S/PV.3683

الأمم المتحدة

مؤقت



مجلس الأمن

السنة الحادية والخمسون

الجلسة ٣٦٨٣

الجمعة، ٢٦ تموز/يوليه ١٩٩٦، الساعة ٠٠/١٥
نيويورك

الرئيس:	السيد ديجاميه	(فرنسا)
الأعضاء:	الاتحاد الروسي	السيد غوريليك
	ألمانيا	السيد ايتل
	اندونيسيا	السيد ويبيسونو
	إيطاليا	السيد فيرارين
	بوتسوانا	السيد ليغويلا
	بولندا	السيد فلوسفيتش
	جمهورية كوريا	السيد تشوي
	شيلي	السيد سومافيا
	الصين	السيد تشن هواصن
	غينيا - بيساو	السيد كويتا
	مصر	السيد العربي
	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية	السير جون ويستون
	هندوراس	السيد مارتينيز بلانكو
	الولايات المتحدة الأمريكية	السيدة ألبرايت

جدول الأعمال

إسقاط طائرتين مدنيتين في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦

مذكرة مقدمة من الأمين العام (S/1996/509)

96-86050
*9686050

افتتحت الجلسة الساعة ١٥/٢٥

إقرار جدول الأعمال

أقر جدول الأعمال.

إسقاط طائرتين مدنيتين في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦

مذكرة مقدمة من الأمين العام (S/1996/509)

الرئيس (ترجمة شفوية عن الفرنسية): أود أن أبلغ المجلس بأنني تلقيت رسائل من ممثلي جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وفييت نام وكوبا وكولومبيا يطلبون فيها دعوتهم للمشاركة في مناقشة البند الوارد في جدول أعمال المجلس. ووفقا للممارسة المتبعة أعتزم، بموافقة المجلس، دعوة هؤلاء الممثلين للمشاركة في المناقشة دون أن يكون لهم الحق في التصويت، وفقا لأحكام الميثاق ذات الصلة والبند ٣٧ من النظام الداخلي المؤقت للمجلس.

نظرا لعدم وجود اعتراض تقرر ذلك.

بدعوة من الرئيس شغل السيد ألاركون دي كيسادا (كوبا) مقعدا إلى طاولة المجلس؛ وشغل السيد كيتخون (جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية) والسيد نغو كوانغ شوان (فييت نام) والسيد غارسيا (كولومبيا) المقاعد المخصصة لهم إلى جانب قاعة المجلس.

الرئيس (ترجمة شفوية عن الفرنسية): يبدأ مجلس الأمن الآن نظره في البند المدرج في جدول أعماله. ومجلس الأمن يجتمع وفقا للتفاهم الذي تم التوصل إليه في مشاوراته السابقة.

معروض على أعضاء المجلس المذكرة المقدمة من الأمين العام المؤرخة ١ تموز/يوليه ١٩٩٦ (S/1996/509)، يحيل بها الرسالة المؤرخة ٢٨ حزيران/يونيه ١٩٩٦ الموجهة إلى الأمين العام من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي.

ومعروض على أعضاء المجلس أيضا الوثيقة S/1996/596، التي تتضمن نص مشروع قرار مقدم من الولايات المتحدة الأمريكية.

وأود أن استرعي انتباه أعضاء المجلس إلى الوثائق الأخرى التالية: S/1996/152، رسالة مؤرخة ١ آذار/مارس ١٩٩٦ موجهة إلى رئيس مجلس الأمن من الممثل الدائم لكوبا؛ و S/1996/154 و 370، و 448 و 449 و 458 و 470 و 498 و 499 و 520 و 525 و 532 و 570 و 577 تتضمن رسائل مؤرخة ١ آذار/مارس و ٢٢ أيار/مايو و ١٨ و ٢١ و ٢٥ و ٢٨ و ٢٨ حزيران/يونيه و ٢ و ٣ و ٤ و ١٦ و ١٧ تموز/يوليه ١٩٩٦، على التوالي، موجهة إلى الأمين العام من الممثل الدائم لكوبا لدى الأمم المتحدة.

السيدة ألبرايت (الولايات المتحدة الأمريكية) (ترجمة شفوية عن الانكليزية): نجتمع اليوم كي ننظر في مسألة ذات أهمية خطيرة بالنسبة لبلدي، وبالنسبة لأعضاء هذا المجلس ولكل الذين يحرصون على سلامة الذين يعملون في الطيران المدني في أنحاء العالم.

والقضية المعروضة علينا ليست قضية الولايات المتحدة ضد كوبا. ولا تقتضي من أعضاء المجلس إصدار حكم بشأن الطابع القمعي لحكومة كوبا أو بشأن أوجه الصواب والخطأ التي اكتنفت العلاقات بين الولايات المتحدة وكوبا على مدار السنوات الـ ٣٥ الماضية. وبدلا من ذلك، فإن مشروع القرار يتناول قضية جوهرية تتعلق بالقانون الدولي وباحترام المعايير الدولية أو عدم احترامها.

ولهذا السبب فإن مشروع القرار يدين العمل الجبان والوحشي من جانب كوبا والمتمثل في اسقاطها يوم ٢٤ شباط/فبراير لطائرتين مدنيتين غير مسلحتين بقيادة جماعة "أخوة الإنقاذ" ويعلن أن اسقاطهما انتهاك للقانون الدولي. ويعرب مشروع القرار أيضا عن عميق مواساة المجلس وتعازيه لأسر الذين قتلوا. وإنني أتوجه بالشكر الى زملائي الذين اجتمعوا بأفراد أسر الذين قتلوا يوم ٢٤ شباط/فبراير والذين يمكنهم أن يقدروا على نحو أفضل البعد الإنساني لهذه المأساة. كما يطالب مشروع القرار جميع الدول، وعلى وجه الخصوص كوبا، أن تتقيد في المستقبل بالمعايير القانونية الدولية التي تحكم الطيران المدني.

وقبل شهور، في أعقاب اسقاط الطائرتين قام ممثلا الولايات المتحدة وكوبا بتقديم رواية للأحداث التي جرت في ٢٤ شباط/فبراير وتختلف هاتان الروايتان في مجالات رئيسية. وحسما لتلك الخلافات، تعهدت كل

حكومة بالتعاون الكامل مع التحقيق الذي تجريه منظمة الطيران المدني الدولي. ويكمن في تعهد كل طرف الالتزام بقبول نتائج ذلك التحقيق. والولايات المتحدة تقبل نتائج هذا التحقيق. وفي الواقع، فإننا نعتقد أن التحقيق يقدم وصفا دقيقا للحقائق.

وتلك الحقائق واضحة. فالجهاز العسكري الكوبي قام أولا بتحديد هوية هاتين الطائرتين غير المسلحتين من طراز سمسنا بوصفهما طائرتين مدنيتين وقام من ثم عن عمد ومعرفة بتدميرهما بصواريخ جو - جو. والكوبيون لم يتقيدوا بمعايير منظمة الطيران المدني الدولي أو بإجراءاتهم المنشورة المتعلقة باعتراض الطائرات. ولم يحاول الكوبيون إجراء اتصالات بالراديو بأي من الطائرتين ولم يصدروا تعليمات للطائرتين بالهبوط في موقع محدد. وأخيرا، وفقا لأدق تقديرات الموقع، فإن الطائرتين دمرتا على مبعدة تسعة الى عشرة أميال تقريبا خارج المجال الجوي الكوبي.

وإن كوبا بموجب أعمالها التي ارتكبتها قد انتهكت مبدأ القانون الدولي العرفي الذي ينص على أنه يتعين على الدول أن تمتنع عن اللجوء الى استخدام أسلحتها ضد الطائرات المدنية أثناء تحليقها - وهو مبدأ ينطبق سواء كانت الطائرات تحلق في المجال الجوي الوطني أو الدولي. وإن كوبا قد انتهكت مبدأ منظمة الطيران المدني الدولي الذي ينص على أن اعتراض الطائرات المدنية لا ينبغي اللجوء إليه إلا كملاذ أخير. لم تتصرف كوبا وفقا لإجراءات التحذير المناسبة. وكما أشارت منظمة الطيران المدني الدولي في قرارها المؤرخ ٢٧ حزيران/يونيه، فإن كوبا انتهكت الاعتبارات الإنسانية الأساسية، من خلال قتل أربعة من أبناء بلدي هم - بابلو مورالس وكارلوس كوستا وماريو دي لا بينيا وارماندو اليخندري.

وبالرغم من أن مشروع القرار الذي نعتمده اليوم كان بدافع المأساة التي وقعت قبل خمسة أشهر، فإن قيمته العظمى تتصل بالمستقبل. والرسالة الرئيسية لهذا المجلس هي الحفاظ على السلم والأمن الدوليين. ومشروع القرار يخدم هذا الغرض بطلبه الى جميع الدول أن تمتنع عن إسقاط الطائرات المدنية انتهاكا للمعايير القانونية الدولية.

لكن حكومة كوبا ما زالت ترفض الاعتراف بالطابع غير القانوني لإجراءاتها المتخذة في ٢٤ شباط/فبراير، ولم تعرب عن الأسف لوفاة أربعة رجال قتلوا، أو لم تعرب عن تعاطفها حيال الخسارة التي لا تعوض التي منيت بها أسرهم. وما زالت تهدد بأنها ستسقط الطائرات المدنية مرة أخرى.

وبكل صراحة، فإن موقف كوبا كان ولا يزال يتسم بالخسة والازدراء. فهم يسقطون الطائرات المدنية ثم يلومون الضحايا. وهم يطالبون بإجراء تحقيق ثم يلومون المحققيين. إنهم هم المعتدون في هذه الحالة ومع ذلك يزعمون أنهم مضطهدون، وهم متسقون فقط في رفضهم الاعتراف بالحقيقة وفي تصميمهم على الكذب على العالم المرة تلو المرة.

ومن الواضح أن حكومة كوبا لم تف أو لم تقبل بمسؤوليتها في الامتثال لاتفاقية شيكاغو والقانون العرفي الدولي، اللذين يحددان معايير السلوك الدولي فيما يتعلق بالطيران المدني. وعلى النقيض من ذلك، فإن حكومة بلدي تقبل مسؤولياتها، بصفة عامة وفيما يتعلق بالسيطرة على الطائرات التابعة للولايات المتحدة.

وقبل ٢٤ شباط/فبراير بوقت طويل أصدرنا تحذيرات وبلاغات تحث طياري الولايات المتحدة على عدم دخول المجال الجوي الكوبي دون ترخيص، وعندما قام طيار يقود طائرة مدنية مسجلة في الولايات المتحدة بالتحليق في سماء هافانا في تموز/يوليه الماضي، فإننا سارعنا الى تعليق رخصته التي تخوله الطيران.

وطوال الوقت، طلبنا الى الحكومة الكوبية أن تزودنا بمعلومات تتعلق بالانتهاكات المزعومة لمجالها الجوي وأبقينا كوبا على علم بإجراءاتنا. واعترفت كوبا في السابق بجهودنا وتعاوننا في هذا الصدد.

وكما قلت في مستهل ملاحظاتي، فإن هذه المسألة ليست مسألة بين الولايات المتحدة وكوبا. وإن شعب كل دولة عرضة لأعمال خارجة على القانون، سواء كانت إرهابية أو أعمال ترتكبها عن عمد حكومات انتهاكا للقانون الدولي. وإن هدف مجلس الأمن هو المساعدة في حماية شعوب جميع الدول في مواجهة هذه الأعمال. ونحن هنا من أجل حماية السلم والأمن الدوليين.

وفي حدود ما يخصني، فإن ما قام به الجهاز العسكري الكوبي في ٢٤ شباط/فبراير كان جريمة ولا يمكن لأي

عذر أو تبرير منطقي أو أي أصبع اتهام من جانب الحكومة الكوبية أن يغير هذا الحكم. فلو سمحنا بوقوع هذه الأعمال دون أن نعرب عن إدانتنا، فإننا لا نكون بذلك قد أوفينا بمسؤوليتنا تجاه المجتمع الدولي. ولو ظللنا نلتزم الصمت في وجه تهديد كوبا المستمر بإسقاط الطائرات المدنية أثناء تحليقها، فإننا بذلك ندعو الى تكرار هذه المأساة. ولو لم نصر على أن تفي جميع البلدان بالتزاماتها المتعلقة بالطيران المدني، فإننا بذلك سنعرض للخطر حياة جميع المسافرين جوا.

وفي الأسابيع الأخيرة، رأينا وسمعنا الكثير عن الألم الذي يمكن أن يسببه فقدان أحد الأحباء في حادث تحطم طائرة. وفي بعض الحالات، نعرف أن سبب المأساة عيب ميكانيكي يمكننا إصلاحه. وفي حالات أخرى، لا نعرف السبب وليس هناك الكثير الذي يمكننا عمله. وفي هذه الحالة، نعرف السبب ونعرف أن العلاج يتمثل في قبول حكم القانون والتقيد به.

وهذا كل ما نطالب كوبا به، وهذا هو المعيار الذي يجب أن يطالب به دوما أحدنا الآخر وأنفسنا.

الرئيس (ترجمة شفوية عن الفرنسية): المتكلم التالي رئيس الجمعية الوطنية للسلطة الشعبية في جمهورية كوبا، سعادة السيد ريكاردو الاركون دي كيسادا، وإنني أرحب به وأعطيه الكلمة الآن.

السيد الاركون دي كيسادا (كوبا) (ترجمة شفوية عن الإسبانية): اسمحوا لي، بداية، أن أعرب عن ارتياحي لرؤيتكم، سيدي، تترأسون أعمال المجلس لهذا الشهر. وأود أن أشكركم على كلمات الترحيب بي وعلى اللطف الذي ابديتموه تجاهي خلال فترة اتصالنا ونحن نعد لانعقاد هذه الجلسة لمجلس الأمن.

وأود كذلك أن أعرب عن شكري وتقديري لسلفكم، السفير العربي، الذي أدين له بالامتنان على تعاونه أثناء الشهر المنصرم.

وفي ظهيرة يوم من أيام تموز/يوليه - وكان يوما أحر من هذا اليوم حسبما ورد في القصة - سمعت أليس الصغيرة تحذيرا قاطعا لا يمكن تفسيره من الملكة:

(تكلم بالانكليزية)

"'لا، لا!' قالت الملكة 'الإدانة أولا، والحكم فيما بعد'". (أليس في أرض العجائب، الفصل الثاني عشر)

(تكلم بالاسبانية)

هذه العبارة هيمنت على المحاولات التي بذلتها الولايات المتحدة الأمريكية منذ شهر شباط/فبراير الماضي من أجل التلاعب بالمعلومات وتزوير البيانات لجعل تحليل حادثة ٢٤ شباط/فبراير والظروف التي أدت الى وقوعها أمرا مستحيلا عمليا أو على الأقل من أصعب ما يمكن. ويرافق هذا الجهد حملة إعلامية مكثفة ترمي الى توجيه الإدانة مقدما، كما بذل كل ما في المستطاع لمنع ظهور الحقيقة.

ومن باب الاحترام لأعضاء هذه الهيئة ولجميع الممثلين لدى هذه المنظمة الذين ليسوا أعضاء في المجلس، إلا أن المجلس مسؤول أمامهم، أود أن أوضح عددا من القضايا. فبروح "الإدانة أولا، والحكم فيما بعد"، دعي هذا المجلس الى الانعقاد على عجل في شهر شباط/فبراير. واعتمد بيان رئاسي طلب فيه الى منظمة الطيران المدني الدولي أن تحقق في هذه الحادثة وأن تقدم الى المجلس ما تتوصل اليه من استنتاجات، بوعد من المجلس أن ينظر فيها دون تأخير.

واجتمع مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في مونتريال في ٦ آذار/مارس واتخذ قرارا يكلف فيه أمينها العام بأن يجري تحقيقا وأن يقدم نتائجه في غضون ٦٠ يوما. وفي ٦ أيار/مايو ١٩٩٦ - أي بعد ٦٠ يوما - اجتمع مجلس منظمة الطيران المدني الدولي لدراسة هذه الوثيقة، أي التقرير الأولي عن التقدم المحرز في التحقيق في حادث الاسقاط وما الى ذلك. ويبين هذا التقرير أنه في ١٩ آذار/مارس - أي بعد ١٣ يوما من اتخاذ مجلس الإيكاو لقراره المتعلق بالتحقيق - أرسل كتاب مماثل الى كل من حكومتي الولايات المتحدة الأمريكية وحكومة جمهورية كوبا. ورافق هذا الكتاب قائمة بالمعلومات المطلوبة من السلطات المعنية، وبالاجراءات التي يتعين اتخاذها، سواء في الولايات المتحدة أو في كوبا، بغية إعداد التقرير. وطلب في الكتاب ذاته إعطاء الإذن اللازم بزيارة البلدين من أجل ذلك.

واستجابت جمهورية كوبا على الفور لهذا الكتاب بدعوة فريق التحقيق التابع للإيكاو الى زيارة كوبا في أي موعد يرغب فيه. ووصل الفريق الى هافانا في ٢٤ آذار/مارس ١٩٩٦، أي بعد خمسة أيام من إرسال ذلك الكتاب.

ويشير التقرير الأولي الى أنه في ٣٠ آذار/مارس ١٩٩٦ كانت السلطات الكوبية قد استجابت بالكامل لجميع الطلبات التي قدمها الفريق. وورد بعد ذلك سرد لجميع الطلبات المقدمة، التي جمعتها كوبا بحلول ٣٠ آذار/مارس ١٩٩٦. ويشير التقرير الأولي أيضا الى أن فريق التحقيق التابع للإيكاو زار واشنطن في الفترة من ٢ الى ٤ نيسان/أبريل. وقد عاد الى مونتريال، ثم رجع مرة أخرى الى الولايات المتحدة - الى ميامي في فلوريدا حيث بقي الفريق من ١٤ الى ١٩ نيسان/أبريل. ولا يقول المحققون في أي جزء من التقرير - ولن يكون في مقدورهم أن يفعلوا ذلك - بأن الولايات المتحدة امتثلت بالكامل لطلباته، كما فعلت كوبا.

والفقرة ٣-٢-٤ في الصفحة ٤ من تقرير الإيكاو الأولي المؤرخ ٦ أيار/مايو تشير أيضا الى أن هناك اتصالات ومحادثات تتعلق، في جملة أمور، بتقديم المعلومات التي تسبق القائمة. ولن أتلوها عليكم، إذ أنها تملأ صفحة كاملة تقريبا. وسأقتصر على إبراز المسائل التي لم تكن الولايات المتحدة حتى ١٩ نيسان/أبريل قد أجابت عليها: استنساخات الاتصالات من المراقبة الأرضية - وهذا يشير الى الطائرات الاعتراضية. وفي ٦ أيار/مايو قالت الإيكاو أنها لا تزال تنتظر تقديم الولايات المتحدة لاستنساخ الاتصالات بين المراقبة الأرضية والطائرات الاعتراضية. ومن يرغب في الاطلاع على هذه الاستنساخات فإن وفدي لديه نسخ منها، كانت البعثة الدائمة للولايات المتحدة الأمريكية لدى الأمم المتحدة قد وزعتها في نيويورك، في هذا المبنى بالذات، على صحافة هذا البلد يوم ٢٧ شباط/فبراير. ومع ذلك، حتى ٦ أيار/مايو لم تقدم هذه المعلومات الى المحققين التابعين للإيكاو. وسنتمكن فيما بعد من معرفة ما هو سبب ذلك.

إن قائمة المعلومات المطلوب تقديمها من حكومة الولايات المتحدة تتكون من البيانات الرادارية من مركز التنسيق التابع لإدارة الجمارك في الولايات المتحدة؛ البيانات الرادارية للحادثة التي سجلها مركز العمليات الإقليمية للكاريبي الواقع في جنوب فلوريدا؛ البيانات الرادارية من مركز مراقبة الحركة الجوية أثناء الطريق في ميامي ومنشآت القوات الجوية في فلوريدا؛ البيانات الرادارية التي سجلتها مراقبة الحركة الجوية التابعة لبحرية الولايات المتحدة في كي ويست؛ الموقع الراداري لطائرة كانت في شمال خط العرض ٢٤ شمالا في ذلك التاريخ؛ المعلومات عن درجة احترام التدابير المعتمدة فيما يتعلق بالاختراقات السابقة للمجال الجوي الكوبي.

وكما يرى الأعضاء، فقد حددت منظمة الطيران المدني الدولي موعدا معينا لتسلم تقرير التحقيق ودراسته، ولكن عندما مر هذا الموعد، أشارت إلى أنها لم تتسلم من الولايات المتحدة الأمريكية طبعات الاتصالات اللاسلكية ولا أية بيانات رادارية ولا أية معلومات عن التدابير المعتمدة بشأن الانتهاكات السابقة للمجال الجوي لكوبا، بالرغم من أنه قيل، بل وتكرر القول بأن تدابير كانت قد اتخذت قبل ٢٤ شباط/فبراير.

ونتيجة لتلك الحالة، اضطر مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في ٦ أيار/مايو أن يوافق على تمديد الموعد الأقصى لهذا التحقيق شهرا إضافيا، وطلب من فريقها أن يواصل العمل. وبعبارة أخرى، كان عليه أن يواصل الانتظار إلى أن تقدم الولايات المتحدة هذه البيانات الأساسية، التي كان متوقعا أن توجد منذ شهر شباط/فبراير. واضطر مجلس الايكاو إلى تأخير موعد اجتماعه إلى ٦ حزيران/يونيه. وفي ٦ حزيران/يونيه كان الشيء الوحيد الذي استطاع مجلس الايكاو عمله هو إعادة تأجيل نظره في التقرير الذي لم يكن قد اكتمل لأنه لم يكن قد تلقى بعد كل المعلومات التي كان ينتظرها من جانب الولايات المتحدة. ولذلك اضطر المجلس إلى تأخير ذلك إلى آخر أسبوع من دورته. بل أنه كان على الدورة أن تمدد أسبوعا إضافيا مراعاة للحالة، ولمعرفة ما إذا كان من المستطاع الحصول، في نهاية المطاف، على تعاون الولايات المتحدة. وعشية اختتام الدورة الأخيرة لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي، تمكن المجلس، في نهاية المطاف، من تلبية طلب مجلس الأمن بدراسة هذا الحادث وتقديم تقرير عنه.

ولكن شيئا غريبا حدث، فإذا كان مجلس منظمة الطيران المدني الدولي قد اجتمع في ٢٦ حزيران/يونيه، فمن المرجح أن كثيرين من أعضاء مجلس الأمن قد تمكنوا منذ ٢٠ حزيران/يونيه أن يقرؤوا في وسائل إعلام الولايات المتحدة ما كانت قد اعتزمته بشأن نتيجة دراسة

المجلس للتقرير، الذي لم تكن قد حصلت عليه بعد. وفي ٢٠ حزيران/يونيه تكلم وكيل وزارة خارجية الولايات المتحدة نفسه من البيت الأبيض بذاته، ووزع على كل المهتمين بالأمر نص ما افترض أن يكون التقرير النهائي لفريق التحقيق، الذي لم يكن قد تسلمه أحد بعد في مونتريال. وذكر لوسائل الإعلام سلفا ما يعتقد أنه سيكون عليه قرار الأمم المتحدة.

(تكلم بالانكليزية)

"الحكم أولا، والحيثيات فيما بعد".

(تكلم بالاسبانية)

وفي عطلة نهاية الأسبوع هذه تلقى أخيرا أعضاء مجلس الايكاو تقرير فريق التحقيق وتمكنوا من مناقشته في ٢٦ و ٢٧ حزيران/يونيه. ونتيجة لذلك اتفق على ارسال هذا القرار المعروض على المجلس الذي كان نتيجة مناقشات بين أعضاء تلك الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة. لقد رفض مجلس الايكاو، ولو بنزوة طارئة، أن يؤيد تقرير فريق التحقيق، ولم يكن من قبيل المصادفة أنه رفض تأييده، بل أحاله مجرد إحالة إلى هذا الجهاز الرئيسي للأمم المتحدة، على أنه - كما عرفه رئيس مجلس الايكاو - الحكم الجماعي أو الرأي الجماعي للدول الأعضاء في مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، كما ورد في القرار الذي تسلمه مجلس الأمن وليس في أية وثيقة أخرى.

ومع ذلك، فإنه لما كان العديد من أعضاء الأمم المتحدة، من غير أعضاء مجلس الأمن ولا أعضاء مجلس الايكاو، يهتمون بمعرفة أسباب تطور التحقيق بهذه الطريقة، وأسباب وضع التقرير المقدم إلى مجلس الايكاو بالطريقة التي وضع بها، وأسباب توصل ذلك المجلس إلى القرار الذي ذكرته من قبل، فإنني أود أن أعلق على بعض النقاط الرئيسية على الأقل المتصلة بالبيانات التي يزعم أنه تم اثباتها والتي أشرت إليها في مستهل هذا البيان.

أود أن أدعو أعضاء مجلس الأمن إلى النظر في الصفحة ٩٦ من تقرير فريق التحقيق. وسيرون فيها كيف يشرح أعضاء الفريق طريقة تحليلهم لمسألة المكان الذي وقع فيه الحادث والعناصر التي استخدموها لحساب أو تقدير ذلك الموقع. فهم يوضحون في الفقرة ٢-٣-٧-٣ أنهم توصلوا إليه عن طريق الجمع بين

"تسجيل الاتصالات الذي قدمته الولايات المتحدة"، (S/1996/509، المرفق، التذييل (ب))

الذي أعلن عنه هنا في شباط/فبراير ولكن تم التستر عليه هناك حتى شهر أيار/مايو،

"وخصوصا الإشارة إلى باخرة ركاب كبيرة ومركب صيد". (المرجع السابق)

ويضيف المحققون أن هذه العناصر الثلاث أيدت

"الرأي القائل بأن الاسقاط وقع على مقربة من هذين المركبين". (المرجع السابق)

وتنص الفقرة التالية على أنه قد

"عززت أقوال الشهود من "ملكة البحار" و"ترايلاينر" بعضها البعض". وأنه "يمكن بناء على ذلك أن تعتبر ... موقع "ترايلاينر" بالعلاقة إلى "ملكة البحار"، وموقعي الاسقاط المقدرين على هذا الأساس، أن تعتبر آخر التقديرات وثوقا بالنسبة لتحديد الموقع". (الفقرة ٢-٣-٧-٤).

هناك ثلاثة عناصر أساسية: الاتصالات اللاسلكية؛ والشهود من البواخر، أو لكي نكون أكثر تحديدا، من باخرة واحدة هي "ملكة البحار"؛ ومركب صيد مزعوم ادعي أنه كان في المنطقة؛ والجمع بين موقع هاتين الباخرتين والعلاقة المتبادلة بينهما، بالإضافة إلى الاتصالات اللاسلكية، من شأنه أن يسمح بأكثر التقديرات وثوقا. وأرجو أن أشير إلى بعض المسائل الهامة التي تتعلق بهذه العناصر الثلاثة. وكما قلت، فإننا سنوزع وثيقة كانت البعثة الدائمة للولايات المتحدة الأمريكية قد وزعتها في ٢٧ شباط/فبراير هنا في مدينة نيويورك، هنا في مبنى الأمم المتحدة هذا، تحمل هذا التحذير الغريب في كل صفحة من صفحات الوثيقة:

(تكلم بالانكليزية)

"هذه هي النسخة الموثوق منها لهذه الطبعات اعتبارا من الساعة ١٢/٠٠، ٢٧ شباط/فبراير ١٩٩٦. اعدموا كل النسخ الأخرى."

(تكلم بالاسبانية)

لعل تلك النسخة أيضا قد أتلفت، إذ يكفي أن ينظر المرء إلى تقرير منظمة الطيران المدني الدولي كي يعرف أن ما قُدم إلى المنظمة كان نسخة مكتوبة، على أنها وثيقة رسمية كهذه التي سبق أن قدمتها الولايات المتحدة، ولكن ست دقائق مفقود منها. فالدقائق الست الأولى من الاتصال اللاسلكي، وهي موجودة في الوثيقة المقدمة في شباط/فبراير، قد اختفت في أيار/مايو عندما تم في نهاية المطاف تسليم المعلومات إلى فريق التحقيق. ويحدث أن تكون هذه الدقائق الست متصلة تحديدا بموقع الطائرة التي اخترقت المجال الجوي الكوبي وبموقع السفينة السياحية "ملكة البحار".

هناك ذكر لشهود عيان من على متن هذه السفينة ومركب الصيد "ترايلاينر". وأدعو أعضاء المجلس إلى دراسة نص التقرير بعناية. وحقا من المفيد للغاية فحص المحضر الحرفي لجلسة مجلس منظمة الطيران المدني الدولي التي نوقشت فيها بصورة مطولة المعلومات التي أتحدث عنها. لا يوجد في أي مكان من التقرير الأول المقدم في أيار/مايو وفي التقرير النهائي المقدم في حزيران/يونيه أي إشارة إلى أن فريق التحقيق قد استجوب بصورة مباشرة وشخصية أي شاهد، سواء من السفينة "ملكة البحار" أو من مركب الصيد المزعوم التابع للولايات المتحـــدة والمفـــروض أن اسمه ترايلاينر. فالمحققون يقولون إنهم حينما ذهبوا إلى ميامي في نيسان/ابريل، تحدثوا مع أفراد من طائرة ذات علاقة بالحادث. وفي اجتماع مجلس منظمة الطيران المدني الدولي قال السيد فورتيل، رئيس فريق التحقيق الذي عينته الأمانة العامة للمنظمة، إنهم لم يتحدثوا إلى أي عضو من طاقم مركب الصيد المذكور ولم يقوموا بزيارة ذلك المركب.

وبناء على ذلك لم يتوفر أي دليل حتى على وجود مركب الصيد المزعوم الذي يطلق عليه اسم ترايلاينر. ومع ذلك فإن التقرير يستخدم، في الأجزاء التي أشرت إليها، الروايات التي قدمها من يسمون بشهود العيان من مركب الصيد ذاك، لإثبات موقعه بالنسبة إلى السفينة، "ملكة البحار" التي لا ينكر وجودها أحد - وذلك لمحاولة تقدير المكان الممكن الذي اسقطت فيه الطائرتان.

وزيادة في إيضاح الواضح - لأن الوضع المريب الذي واجهه الفريق واضح جدا من هذا الجزء من التقرير ومن النتائج التي خلص إليها - يقولون إنهم لم يتمكنوا من تقديم دليل مستقل على موقع "ملكة البحار".

وفيما يتعلق بتسجيل الاتصالات، أود أن أشير إلى شيء وارد في التقرير وكان محل مناقشة مستفيضة في اجتماع مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، وهو أن سر هذه الوثيقة - بدلا من أن يصبح واضحا من خلال جهود فريق التحقيق - كان يزداد تعقيدا مع سير التحقيق. وأشير هنا إلى نسخة شباط/فبراير؛ فنسخة أيار/مايو للتسجيلات لم تقم الولايات المتحدة فعلا بتقديمها إلى الأمانة العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي فهم يذكرون بوضوح أنهم قد أتيحت لهم الفرصة في أيار/مايو للاستماع لما قالت الولايات المتحدة إنه تسجيل لتلك الاتصالات اللاسلكية، التي تم استنساخها خطيا في وقت لاحق. ويظهر في هذه النسخة الاختلاف عما كان قد استنسخ ووزع قبل ذلك في شباط/فبراير: فقد حذفت منها ست دقائق، يضاف إليها فروق أخرى أقل أهمية، هي فروق بين النسختين المقدمتين من الولايات المتحدة.

أما فيما يتعلق بكوبا، فيقول التقرير إن كوبا كانت بحلول ٣٠ آذار/مارس قد قدمت ليس فقط بياناتها الرادارية بل أيضا اتصالاتها اللاسلكية. ومكنت أيضا فريق التحقيق من استجواب أي شاهد أراد استجوابه. وقدمنا أيضا إلى الفريق الشريط الأصلي الذي سجل عليه الجانب الكوبي هذه الاتصالات اللاسلكية. وإضافة إلى ذلك، قدمنا المعدات التي استخدمت في هذه التسجيلات.

نحن الآن في تموز/يوليه. وانتهي التحقيق الذي قامت به منظمة الطيران المدني الدولي، وانتهت المناقشات في مونتريال، ويوشك مجلس الأمن أن يختتم أعماله، ولا يستطيع فريق التحقيق أن يغير ما قاله في مونتريال وما ذكره في التقرير: وهو أنهم إنما استمعوا فقط، من جانب الولايات المتحدة، إلى شريط كاسيت وضع في جهاز للعرض بحضور ممثلين لحكومة الولايات المتحدة كانوا، كما يقول التقرير، مؤتمنين على ذلك الشريط. وفي هذه الظروف، وحتى كما أشارت الولايات المتحدة، فإن ما سمح لهم بسماعه في أيار/مايو كان مختلفا بشكل واضح عما كان موجودا في شباط/فبراير - ففي ذلك الشريط هناك ست دقائق من التسجيل غير موجودة - وأنا لا أرى لماذا ينبغي أن تكون ثقتنا أكبر بالأجزاء الأخرى من النسخة التي سُمح للمحققين الاستماع إليها فقط ولم تقدم الولايات المتحدة الشريط الأصلي لهذه التسجيلات.

هذا كل ما في مسألة الاتصالات اللاسلكية. أما فيما يتعلق بشهود العيان، فقد أشرت آنفا الى ما يقوله التقرير نفسه بصددهم. وحالة الرادار ليست أقل إثارة للاهتمام: فحتى بعد شهرين من وقوع حادثة لم يكن في وسع سلطات الولايات المتحدة تقديم أي بيانات من أي من راداراتها، على الرغم من أن هذه السلطات، كما يبين التقرير نفسه، كانت قد أنذرت قبل وقوع الحادث بيوم، أي في ٢٣ شباط/فبراير، أنه في ٢٤ شباط/فبراير ستكون هناك رحلة أو رحلات طيران ينبغي أن تقوم جميع منشآت الرادار بتتبعها وتسجيلها حسب الأصول.

وقد ورد في الفقرة ٢-٢-٢ من التقرير أنه في وقت مبكر من بعد ظهر يوم ١٣ شباط/فبراير - أي ١١ يوما قبل ذلك - اتصل مكتب وزارة الخارجية للشؤون الكوبية بمكتب الطيران الدولي التابع لإدارة الطيران الاتحادية وابلغه بأن شيئا ما قد يحدث فيما يتعلق بهذه الرحلات، وبأنه يجب تنبيه هذه السلطات. ويرد في الفقرة التالية أنه، في ٢٣ شباط/فبراير، تلقت مراكز مراقبة الاتصالات المختلفة بالولايات المتحدة تعليمات - تنبيهات - من السلطات مؤداها أن رحلات معينة من المقرر أن تجري في اليوم التالي ينبغي توثيقها على نحو ملائم.

وعلى الرغم من ذلك، لم يكن أي من هذه الأجهزة في وضع يسمح له بتوفير أية بيانات على الإطلاق في ١٩ نيسان/أبريل، عندما توجهت بعثة التحقيق إلى الولايات المتحدة. ووفقا لهذا التقرير، عقدت اجتماعات في ٢١ أيار/مايو في مونتريال بين ممثلي حكومة الولايات المتحدة وفريق التحقيق لبحث ما إذا كان هذا الفريق يستطيع، أخيرا، الحصول على البيانات الباقية. ويستطيع أعضاء المجلس النظر في مقدمة التقرير حيث يجدون - وسأقرأ الفقرة كلمة كلمة - أنه ورد فيها ما يلي:

"طلب الفريق معلومات إضافية، وقدمتها السلطات في الولايات المتحدة يوم ٢١ أيار/مايو ١٩٩٦، بشأن مهمة الطائرة من طراز "ب-٣ أورايون"، وبيانات رادارية من محطة سلاح الجو التابع للبحرية الأمريكية في "كي وست". ومركز العمليات الإقليمية للكاريبي، وقطاع الدفاع الجوي لجنوب شرق الولايات المتحدة التابع لنظام الدفاع الجوي لأمريكا الشمالية (نوراد). (S/1996/509، المرفق، التذييل باء، الفقرة ١٢)

ويتابع التقرير تفسير ما قدم بالتحديد فيما يتعلق بالبيانات الرادارية لمحطة المراقبة الجوية في "كي وست". إن ما قدم كان خبرا صدر في ٢١ أيار/مايو يفيد أن أجهزة "كي وست" قد محت ما لديها من بيانات رادارية وألغتها، وأنها فعلت ذلك في غضون ١٥ يوما من الحادث. أي في حوالي ٦ آذار/مارس - فور إخطار موظفي هذه المحطة أن تحقيقا يجري وأن هناك من سيأتي لطلب هذه البيانات المحددة. وإني أدرك لماذا لم تبلغ معلومات قاطعة مثل إلغاء البيانات لفريق التحقيق حتى ٢١ أيار/مايو.

ويتعين أن تشرح الولايات المتحدة مستوى العناية والجدية المستخدم في عمل وكالاتها الاتحادية، إذ أنه، على الرغم من تنبيه واشنطن العاصمة لها أنه ينبغي تسجيل رحلة لأنه قد يقع حادث على متنها، وبعد ذلك، فور وقوع الحادث، في موقع أقرب التجهيزات من مكان حدوث الأحداث، وهو التجهيز الذي كانت له علاقة بالحادث - لأنه يتبين من التقرير أن الطائرات يجب أن تحلق فوق "كي وست" ومن المحتمل أن تهبط هناك في أي وقت من الأوقات - محت بياناتها، ببساطة. وبالإضافة إلى ذلك، كما يرد في التقرير، لم تثبت فائدة أية بيانات رادارية للولايات المتحدة في وصف الدقائق الأخيرة لهذه الرحلة، أي الدقائق الأخيرة للحادث.

ولا يبدو لي أن من الصعب فهم كيفية معالجة الولايات المتحدة للبيانات وللمعلومات التي اضطرت إلى توفيرها، والأسلوب الذي اتبعته في التلاعب بالمعلومات أو في إخفائها، وأسلوبها في تزييف الاتصالات اللاسلكية، وفي عدم تسهيل اتصال المحققين بالشهود المفترضين وبقارب الصيد المفترض الذي زعم أنه كان في المنطقة ولم يره أحد ولم يتحدث أحد مع طاقمه - كل هذا حتى تستطيع الادعاء أن الحادث وقع في مكان غير المكان الذي وقع فيه بالفعل - وبعبارة أخرى أن تقدم الحالة على أنها مسألة تدمير فوق مياه دولية، وليس داخل إقليم جمهورية كوبا، كما كان عليه الحال.

وعلاوة على ذلك، يحاول وفد الولايات المتحدة الاستمرار في نفس محاولة التلاعب والتشويش فيما يتصل بادعاءات الطابع المدني المفترض للطائرتين المشار إليهما. ويجب أن أقدم بعض إيضاحات في هذا الشأن. ولا أعتقد أنني أستطيع إدخال تحسينات على المعايير التي تراها منظمة الطيران المدني الدولي ضرورية لتحديد ما إذا كانت طائرة لها مركز مدني أم لا. وقد ذكر

في وثيقة لأمانة منظمة الطيران المدني الدولي، أعدت بناء على طلب مجلس المنظمة، تحديدا، للمساعدة على توضيح هذه المسألة الأساسية بالقدر الممكن ما يلي:

"إن استخدام الطائرتين المشار إليهما هو العامل الحاسم" - وأكرر، أن استخدام الطائرتين المشار إليهما هو المعيار الذي يحدد - "وليس عوامل أخرى مثل التسجيل والعلامات التي تحملهما الطائرتان..."

وبعبارة أخرى، فالسؤال الأول يجب أن يكون ما هو الغرض الذي استخدمت فيه الطائرتان المشتركتان في حادث ٢٤ شباط/فبراير؟ وهذا يجب تحديده قبل محاولة تطبيق الاهتمام المشروع بحماية وتطوير الطيران المدني عليهما، كما يصر جانب الولايات المتحدة تعسفا أن يفعل. فالغرض الذي استخدمت فيه الطائرتان ومهمتهما لا صلة لهما بنقل الركاب أو البريد أو البضائع ولا علاقة لهذا الأمر بالطيران المدني وله علاقة كبيرة بإساءة الاستعمال وبتعرض آلاف الطائرات التي لها طابع مدني بالفعل للخطر - أغلبها طائرات تابعة للولايات المتحدة - ولها حق الملاحة في ذلك المجال الجوي، وتتمتع بتعاون كامل من كوبا لذلك الغرض، وهذا ينبغي أن يحظى بالاهتمام الواجب من جانب سلطات الولايات المتحدة.

وهذه السلطات يجب أن تحرص على الطيران المدني الحقيقي وعلى عدم حدوث إساءة استعمال في هذه المنطقة، لأن طائرات الولايات المتحدة هي التي تستخدم هذا المجال الجوي أكثر من غيرها ورعاياهم الذين يطيرون عبر هذا المجال - مئات آلاف الركاب كل سنة، يتمتعون جميعهم بالمعونة التقنية والتعاون من السلطات الكوبية. ولم يقع في أي وقت من الأوقات حادث لطائرة مدنية تابعة للولايات المتحدة، من بين مئات الطائرات التي تمر كل يوم عبر هذه الممرات التي تربط بين كوبا والولايات المتحدة.

وينبغي أن يكون الشاغل الرئيسي لحكومة الولايات المتحدة هو - الآن وفي كل وقت - التأكد من أنه لا يوجد أي شيء ينتهك أو يعرض للخطر أو يشوه المواصلات الدولية المدنية حقا في تلك المنطقة، القريبة جدا من إقليمها.

لقد تكلمت عن مهمة الطائرة لكن القضية تتجاوز هذا. إن جميع الطائرات التي تستخدمها الجماعة المسؤولة عن رحلتي ٢٤ شباط/فبراير تنتمي إلى طراز واحد هو سيسنا ٣٣٧. لكن كما يعلم أي شخص مـُلم بموضوع الطيران فإن طراز سيسنا ذو غرض مزدوج: مدني وعسكري في آن واحد. وإذا قام أي شخص مهتم بموضوع الطيران بتصفح مجلة "جينز أول ذا وورلدز إير كرافت" وهي مجلة واسعة الانتشار إلى حد ما، فإنه سيجد في أي عدد من أعدادها وصفا للطائرة من طراز سيسنا ٣٣٧ - أو أو ٢ حسب تسمية سلاح الجو التابع للولايات المتحدة. إذ يطلق عليها سيسنا ٣٣٧ عندما تستخدم في نقل الركاب والشحن والبريد وكان يطلق عليها أو ٢ عندما كان يستخدمها جيش الولايات المتحدة في فييت نام وأمريكا الوسطى. وبعبارة أخرى فهي طائرة مصممة ومطورة للقيام بمهام وبعثات ذات طبيعة عسكرية أيضا. وبإمكانكم أن تجدوا وصفا مماثلا في أي دليل عسكري للطيران صادر عن الولايات المتحدة، وفيه لا يشار في أي موضع إلى الطائرة "أو ٢" على أنها طائرة مدنية بل تعتبر فقط أحد الطرز التي تستخدم في مهام عسكرية معينة، كالمهام التي تستخدمها فيها حكومة الولايات المتحدة. والمهمة التي كان يجري القيام بها ليس لها أي علاقة بالطيران المدني الدولي؛ والجهاز المستخدم يمكن أن تكون له أغراض عسكرية أيضا، حسب الأدلة الارشادية للولايات المتحدة ذاتها.

لكن إلى جانب هذا هناك أشياء أخرى. قبل ثلاثة أعوام، في عام ١٩٩٣ وقبل ذلك أيضا في عام ١٩٩٢، في ميامي، قامت عضوة في كونغرس الولايات المتحدة عن فلوريدا بتنظيم حملة كبيرة طلبت فيها من وزارة الدفاع الأمريكية "البنتاغون" أن تعطي بعض الطائرات من طراز "سيسنا ٣٣٧" أو "أو ٢" للجماعة التي شاركت في حادث يوم ٢٤ شباط/فبراير. وهذه السيدة كانت نشطة جدا وصريحة جدا وأدلت بالعديد من التصريحات واتخذت العديد من المبادرات. ويبدو أنها نجحت في حملتها لأنه في ١٩ تموز/ يوليه من ذلك العام نشرت صحيفة "ميامي هيرالد" تقريرا في صفحتها الافتتاحية، ليس بقلم أي صحفي بل بقلم السيد ديفيد لورانس، رئيس تحرير صحيفة "ميامي هيرالد" ذاته.

ويخبرنا السيد لورانس في مقاله عن رحلة قام بها مع الجماعة المسماة بجماعة "أخوة الانقاذ" وهي الجماعة قيد البحث. وبوصفه صحفيا جيدا أرفق بمقاله بعض الصور من بينها صور الطائرة التي استخدمت وفي إحدى هذه الصور كانت علامة "N2432S" واضحة جدا؛ وفي صورة أخرى نشاهد بوضوح على جناحها حروف أربعة

هي: "USAF". وبعبارة أخرى فإن هذه الطائرة ليست مجرد طائرة من ذلك النوع الذي يستخدم في الأغراض الحربية؛ وليست مجرد ذلك النوع من الطائرات الذي يوجد في مطارات في فلوريدا منذ نهاية الصراع في أمريكا الوسطى بل إن السيد ديفيد لورانس في الواقع قد طار في إحدى هذه الطائرات التي تحمل علامة "N2432S"، ونجد أن العلامة المميزة لسلاح الجو التابع للولايات المتحدة لم تمح منها بعد.

تلك معلومة. وهناك معلومة أخرى هي أن تلك الطائرة موجودة اليوم، ٢٦ تموز/يوليه الساعة ١٦/٢٥، في مطار أوبا لوكا في ميامي وهي لا تزال تحمل العلامة المميزة لسلاح الجو التابع للولايات المتحدة وهي لا تزال تابعة لجماعة أخوة الانقاذ ويمكن أن تشترك غدا أو بعد غد أو في مرحلة ما في المستقبل في إحدى عمليات تلك الجماعة.

وقد اعترف بهذا السيد فروستيل في اجتماع مجلس منظمة الطيران المدني الدولي "الإيكاو" في يوم ٢٦ حزيران/يونيه حيث قال في الواقع إن هذه الطائرة لا تزال موجودة في مطار أوبا لوكا وهي لا تزال تحمل شعار جيش الولايات المتحدة. صحيح أن حرف "F" باهت اللون بعض الشيء، وقد يبدو أنه قد بدأ يبلى، لكن بوسعك أن تتبينه. وهي لا تزال تابعة لجماعة أخوة الإنقاذ. ويمكن أن تستخدم في أي وقت لأعمال استفزازية ضد كوبا.

ولا أدري ما إذا كان بوسع الأعضاء أن يستعيدوا إلى أذهانهم حالات سابقة نظر فيها هذا المجلس أو أي هيئة دولية أخرى في حادث معيَّن يتصل بالطيران المدني الدولي. لكن بوسعي أن أقول إنه لم يحدث أن عرضت على المجتمع الدولي أنشطة متعمدة قامت بها منظمة منخرطة ليس في الطيران المدني بل في أنشطة غير مشروعة لا تنتهك فحسب القانون الدولي ونظم الولايات المتحدة وسيادة كوبا بل تتعلق أيضا بجرائم خطيرة ضد الشعب الكوبي.

إن كوبا لها خبرة طويلة في التصدي للأعمال التي تقوم بها ضدها وضد شعبها طائرات صغيرة تعمل انطلاقا من أراضي الولايات المتحدة. لقد حرقت حقول للسكر في كوبا بواسطة طائرات صغيرة. وجرى الاعتداء على مدن كوبية بواسطة طائرات صغيرة. وألقيت علينا متفجرات من طائرات صغيرة. ونُفذت أعمال تخريب بواسطة طائرات صغيرة. وقد ألقيت على بلدنا مواد بيولوجية من طائرات صغيرة. وقد جرى ويجري تخطيط أعمال تخريب ضد منشآت في جمهورية كوبا بواسطة طائرات مماثلة لطائرات تلك الجماعة.

وفي هذا الصدد دعونا نلقي نظرة على الصفحة ٨٣ من التقرير التي تصف الاتصالات بين سلطات الولايات المتحدة والسيد خوان بابلو روكي الذي لديه اتصالات بمكتب التحقيقات الفيدرالي في الولايات المتحدة وعمل معه وقدم له معلومات ابتداء من صيف عام ١٩٩٣ وحتى تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥. ومن المنطقي أن يكون لمكتب التحقيقات الفيدرالي مخبرون في شتى الأماكن بما في ذلك تلك الجماعة؛ وأتصور أن هناك الكثيرين منهم حتى هذه اللحظة. إن مكتب التحقيقات الفيدرالي لا بد أن يكون مفعما بالمعلومات. وهذا الشخص قدم للمكتب معلومات عن الجماعة التي ينتمي إليها. وسأتلو مقتطفات من تقرير فريق للتحقيق، وأفترض، بما أنها بين علامات اقتباس، أنها معلومات مقدمة من مكتب التحقيقات الفيدرالي لفريق التحقيق.

"... وكان إثنا عشر اتصالا متعلقا بجماعة "أخوة الانقاذ". وتتضمن هذه التقارير مناقشات لخطط محتملة من أجل تهريب أسلحة إلى كوبا أو إلقائها هناك عن طريق الجو، وبخطط أخرى لانتهاك المجال الجوي الكوبي". (S/1996/509، المرفق، التذييل باء، الفقرات ٢ - ٦ - ٩)

ويحاول هذا التفسير، الذي استمع إليه المجلس لتوه، أن يوحي أن الحالة كانت عرضية، ومثار دهشة ولا سابق لها، وهي حالة كانت حكومة الولايات المتحدة تتخذ تدابير بشأنها قبل ٢٤ شباط/فبراير، حيث كان لديها بعض المعلومات المتعلقة بإمكانية وقوع انتهاكات.

وتقرير فريق التحقيق يقول شيئا بهذا الصدد. لكن هناك ما هو أكثر من ذلك بكثير، وتجري محاولة لإخفاء ذلك بعناية. ولديَّ وثيقة أخرى صادرة عن الولايات المتحدة مؤرخة ٥ تموز/يوليه ١٩٩٦، والوثيقة بكاملها ليست لديَّ، لأنها طويلة جدا وتصل آلاف الصفحات. وهي وثيقة صادرة عن المجلس القومي لسلامة النقل، وهو جهاز يشار إليه غالبا في الصحافة. ففي ٥ تموز/يوليه درس المسألة التي أشارت إليها السفيرة البرايت: أي تعليق رخصة أحد الطيارين. وكانت أصلا قد علّقت إلى أجل

غير مسمى، إلا أن فترة التعليق خفضت الآن إلى ١٥٠ يوما، وهذا يعني أنه إذا لم يطرأ أي تغيير على الحالة فإن ذلك الشخص سيتمكن من الطيران مجددا بحلول تشرين الأول/اكتوبر.

وفي الساعة ٨/٣٥ من مساء الجمعة ٥ تموز/يوليه عقد ذلك المجلس القومي لسلامة النقل اجتماعا بحضور القاضي الإداري للنظر في مسألة تعليق رخصة السيد باسولتو. ومما يلفت الانتباه أن السيد باسولتو بدا في ذلك الاجتماع نفسه وهو يستبق سفيرة الولايات المتحدة لدى الأمم المتحدة من خلال الإدلاء ببيانات تبدو لنا وثيقة الصلة بالموضوع. والولايات المتحدة تقدم عملها العظيم والبطولي والقوي المتمثل في تعليق رخصة الطيار كمثال على تطبيقها الفعال لقوانينها.

وفي الصفحة ١٧٨٥ من تلك الوثيقة فإن السيد باسولتو نفسه أشار إلى أوجه عدم الاتساق في الإدارة الأمريكية. وبيَّن أن رخصته علـّقت لمدة ٨٢ يوما بعد ٢٤ شباط/فبراير، إلا أنه خلال تلك الفترة قام بالتحليق بطائرته ولم تتخذ أية إجراءات أبدا بشأن ذلك. كما قال إن حكومة الولايات المتحدة، في مزاعمها لدى تعليق الرخصة، أشارت إلى حادثة أخرى - وهي الحادثة الوحيدة التي تقبلها إدارة الولايات المتحدة. وقد أشير إليها في نص سابق لمشروع القرار ومن المحتمل أن يعتمده المجلس اليوم، وتتعلق بطائرة دخلت المجال الجوي الكوبي في ١٣ تموز/يوليه ١٩٩٥. والجميع يعلم بأنها كذبة والجميع يعرف بأن هذا ازدراء بالإنسانية لا يمكن قبوله. بل إنه ازدراء بمجلس الأمن: أي أن النص يشير إلى طائرة في ٥ تموز/يوليه لسبب بسيط وهو أن ما حدث ذلك اليوم تم إعلانه على الملأ، وأعلن عنه قبل شهور عديدة من ذلك، وبثه تلفزيون الولايات المتحدة. وكما قال "إنني أتهم، إلا أنه كانت هناك ثماني طائرات تطير معي في ذلك اليوم". وهذه نقطة تفصيلية هامة وجدتها في الاجتماع المعقود في ٥ تموز/يوليه. ولكن هناك نقاط أخرى هامة بالنسبة للمجلس ينبغي له أن يراعيها. ويشير التقرير أيضا إلى التدابير التي اتخذتها الولايات المتحدة في وقت سابق.

ويشير السيد تشارلز سميث، وهو مفتش تابع للولايات المتحدة والمشرف على مكتب مقاطعة ميامي لإدارة الطيران الاتحادية إلى الاجتماعات التي عقدها في ١٩٩٢ و ١٩٩٣ و ١٩٩٤ وبطبيعة الحال في ١٩٩٦، مع أشخاص ينتمون إلى هذه المجموعة، وذلك في محاولة لإقناعهم بعدم انتهاك القانون الدولي أو أنظمة الولايات المتحدة، وتحذيرهم بأنهم يرتكبون إساءات يمكن بل يجب المعاقبة عليها.

وقالت السفير البرايت إن خطوات قد اتخذت قبل ٢٤ شباط/فبراير. ويمكن أن يكون قد تحدث مع هؤلاء الأفراد بعض المفتشين أو السلطات المحلية ممن لديهم إحساس بالمسؤولية، وإدراكا منهم بأن هذه الانتهاكات تعرض أيضا للخطر المسافرين الأمريكيين الآخرين. ماذا يقول السيد سميث؟ يقول إنه في تموز/يوليه ١٩٩٥، ونظرا لأن الانتهاك قد أعلن عنه وأصبح معروفا، تلقى ردا واضحا من رئيس المجموعة بأنه كان عليه أن يقوم بما كان يتعين عليه القيام به - وقد قام بذلك. وقد فَسَّر السيد سميث هذا بأنه يعني أنه كان سيتجاهل عن عمد القوانين والأنظمة وينتهك المجال الجوي الكوبي. لقد كان هذا رجلا حذرته السلطات سنة بعد سنة. إلا أنه لم يكن لديه أي سبب للاعتقاد بأن أي عقاب سينزل به جراء ذلك.

وشهادة السيد وليم شولتز، وهو عضو في جماعة أخوة الانقاذ، تظهر في الصفحتين ١٨٣٩ و ١٨٤٠. فهو إذ يتحدث أمام القاضي الإداري للمجلس القومي لسلامة النقل، يقول إنه هو أيضا قام بانتهاك المجال الجوي الكوبي. لقد حلـَّق فوق هافانا في ١٣ تموز/يوليه، ويقول أيضا بأنه اصطحب معه صحافيا يعمل في القناة ١٠، ومصورا. وأضاف أن إدارة الطيران الاتحادية لم توجه إليه أية تهمة بانتهاك الأجواء. وأوضح كذلك أنه بعد وصوله إلى ميامي شاهد على شاشة التلفزيون عددا من الطائرات، من بينها طائرته، تحلـّق فوق هافانا. ومن الواضح أن ذلك كان داخل منطقة الـ ١٢ ميلا، لأنهم كانوا بصورة ملموسة فوق عاصمة جمهورية كوبا. لقد وصلنا إلى الافتقاد التام لاحترام الحقيقة. وأنا لا أراها في النص، الذي يبدو أنه نص نهائي؛ لقد تغير عدة مرات، بل أنه حتى البارحة، ورد في نص مشروع للولايات المتحدة قدم في وقت مبكر أن طائرة واحدة اخترقت المجال الجوي الكوبي في ١٣ تموز/يوليه، مع أن حكومة الولايات المتحدة تعرف أنه كان هناك ما لا يقل عن ثماني طائرات، بالرغم من أن طياري تلك الطائرات أنفسهم قالوا ذلك. وإنهم يشيرون إلى الظلم الذي لحق بالسيد باسولتو. ولماذا تسحب رخصة شخص من أجل أن يشار إليها في مجلس الأمن؟ فالسياسة لا تتمثل في منع هذه الحوادث، بل في ترويجها والتشجيع عليها.

لقد تحدثت من قبل عن الرحلة التي قام بها محرر صحيفة "ميامي هيرالد". ولكن ماذا عن الرحلة التي قام بها السفير دنيس هيز؟ من هو دنيس هيز؟ لا أعرف هل أصبح بالفعل سفيرا أم أنه لا يزال في مرحلة إقرار تعيينه من قِبل مجلس شيوخ الولايات المتحدة. وهناك، في ٨ أيار/مايو ١٩٩٦، وأمام لجنة العلاقات الخارجية التابعة لمجلس شيوخ الولايات المتحدة، عندما كانت تنظر في إقرار تعيينه المرتقب سفيرا في أحد بلدان البحر الكاريبي، أعرب عضو مجلس الشيوخ كريستوفر دود، وهو شخصية معروفة جيدا في الأوساط السياسية الأمريكية، عن القلق إزاء المعلومات التي كانت موجودة لديه، عن السيد دنيس هيز هذا، الذي كان حتى الصيف الماضي مديرا لمكتب الشؤون الكوبية في وزارة الخارجية. لقد قيل لعضو مجلس الشيوخ دود، وهو شخصية سياسية مثقفة ومطلعة، أو نما إلى علمه بأن صحافة ميامي قالت إن السيد هيز طار أيضا مع أخوة الإنقاذ. وكان أيضا أحد أعضاء طاقم تلك الطائرات عندما كان مديرا لمكتب الشؤون الكوبية. وسأل عضو مجلس الشيوخ دود عن ذلك أمام مجلس الشيوخ، على مستوى أتصور أنه يجب أخذه على محمل الجد في الولايات المتحدة.

وعقب تعليل مفصَّل، سأل السناتور دود:

(تكلم بالانكليزية)

"هل حدث أن طرت مع أخوة الإنقاذ؟"

ورد السيد هيز قائلا:

"نعم، سيدي. أعتقد أن ذلك كان في أواخر عام ٩٣ و ٩٤، كما أن سلفي طار معهم أيضا".

(تكلم بالاسبانية)

هذا تقليد متَّبع. لقد عيّن السيد هيز مديرا لمكتب الشؤون الكوبية وكانت من بين مهامه أن يرافق أيضا الطائرات التي تحمل على الأرجح شارات أمريكية، والتي على الأغلب ستنتهك المجال الجوي الكوبي، والتي على الأرجح ستقوم بأعمال تخريب. هل تعتقد الولايات المتحدة أنها تستطيع بالفعل إقناع أحد بأنها فعلت أدنى شيء لمنع أو وقف هذه التصرفات؟ لا، إن كوبا لا تتهم الضحايا، وهي لا تحول الضحايا إلى مذنبين. إن المذنب الرئيسي هو حكومة الولايات المتحدة الأمريكية. إن الطرف الرئيسي المسؤول هو حكومة غير قادرة على الامتثال للقانون الدولي، وهو التزام يجب أن تشعر أنها تتحمله، ولم تتمكن أيضا حتى من ضمان الاحترام لأنظمتها وقواعد الطيران الخاصة بها.

وتحتوي تلك الوثيقة، التي تسرد المناقشة التي جرت مع القاضي الإداري للمجلس القومي لسلامة النقل، وصفا دقيقا يكمل تأكيد فريق المحققين بأن الولايات المتحدة كانت تتوقع حادثا في ٢٣ شباط/ فبراير. وليس هناك فقط الدليل المعطى يوم الثالث عشر. فقد أدلى عدة مسؤولين في إدارة الطيران المدني في الولايات المتحدة بشهادات أمام هذا القاضي تفيد بأن هناك خلفية تعود إلى ما قبل ذلك. ويقول أحد هؤلاء المسؤولين، وهو السيد هوليهان، في الصفحة ١٧٩٦، أنه دعي قبل أسبوع واحد من ٢٤ شباط/فبراير، أي في ١٧ شباط/فبراير، إلى اجتماع حذر فيه بأنه في ٢٤ شباط/فبراير، أي بعد أسبوع، سيطير السيد باسولتو وطيارون آخرون من المنظمة المسماة أخوة الإنقاذ باتجاه كوبا بهدف خلق حادثة سياسية، قبل أسبوع واحد، في ١٧ شباط/فبراير.

وقد كرر ذلك له يوم ٢٣ شباط/فبراير، وفي يوم ٢٤ شباط/فبراير، أخبر في الساعة ٧/٤٥ صباحا، بأن تلك الرحلة من أجل ذلك الغرض ستتم. هل سلطات الولايات المتحدة بريئة حقا؟ هل عندها بالفعل السلطة الأدبية لتقدم نفسها بأنها المدافع الأمين عن القانون، بوصفها الحريصة على أرواح الآخرين، والداعية النشطة لسلامة الطيران الدولي، وأنها تملك سلطة إسداء النصح للجميع بشأن السلوك فيما يتعلق بهذه الحوادث المحتملة؟ أم أنها السلطة المسؤولة عن وقوع هذه الحوادث؟ لقد كانت على علم بها مسبقا. فقد أبلغت السيد هوليهان بها قبل أسبوع على الأقل. وكررت هذه المعلومات عشية وقوعها، وكانت على علم بما يجري طوال الحادثة.

أدعو الأعضاء إلى الانتقال إلى الصفحة ٦ من تقرير الإيكاو. إنه تقرير طويل وليس من السهل قراءته بالكامل. ولكن الصفحة ٦ في بدايته. وهي أول خريطة تظهر في هذا التقرير. إنها خريطة مستمدة من معلومات الولايات المتحدة. وهي تبيِّن ببساطة شبه جزيرة فلوريدا، والخطوط الخارجية لجمهورية كوبا وخطين. الخط الأول هو المسار المسجل. كان من المقرر أن تطير الطائرات فوق الجزء الشرقي من شبه جزيرة فلوريدا باتجاه وسط

كوبا ثم الاتجاه إلى الغرب للعودة إلى كي ويست. كان هذا هو المسار المسجل، المسار الذي أذن لها بموجبه بالإقلاع من أوبا لوكا يوم ٢٤ شباط/فبراير.

والخط الآخر هو المسار الفعلي، المسار الذي اتخذته الطائرات بالفعل. ولا علاقة له بالمسار المأذون به. فبدلا من التحليق فوق الساحل الشرقي لفلوريدا، فإنها قطعت شبه جزيرة فلوريدا إلى كي ويست ومن هناك توجهت نحو الجنوب، ثم نحو الغرب - وكل ذلك داخل المنطقة الخاضعة لمراقبة الحركة الجوية للولايات المتحدة - واتبعت بعد ذلك خطا مستقيما إلى عاصمة كوبا. وأكرر: الخطان مرجعهما الولايات المتحدة؛ هذه معلوماتهم - الطلب الذي قدموه وما فعلوه حقا. ولننظر قليلا إلى الأوقات. في الساعة ١٣/١٥ أقلعت الطائرات من أوبا لوكا؛ وفي الساعة ١٤/٥٥ وصلت إلى مقربة من خط العرض ٢٤ شمالا. وكانت هناك مسافة متبقية. لقد ظلت على الطريق لمدة ساعة و ٤٥ دقيقة، ثلاثة أرباع الوقت من الحادثة برمتها، منذ الاقلاع من أوبا لوكا إلى حين اسقاط الطائرتين وعودة الطائرة الثالثة. ثلاثة أرباع الوقت، ساعة و ٤٥ دقيقة. أين؟ فوق الأراضي الكوبية، في المجال الجوي الكوبي، فوق أراضي الولايات المتحدة أم في المجال الجوي للولايات المتحدة؟

ماذا فعلت الولايات المتحدة لتجنب وقوع حادثة أو التلاعب بحادثة. لقد وقعت مخالفة، سعادة السفيرة: لقد أغفل خط الرحلة المأذون به منذ لحظة الاقلاع.

لقد جرى تجاهله طوال رحلة الطائرة. جرى تجاهله لمدة ساعة و ٤٥ دقيقة. والخبراء في أدلة الاعتراضات - أولئك الذين يحظون بأكبر قدر من المعرفة، الذين يتكلمون بسلطة وينصحون بقية العالم بالنسبة للآليات التي يجب استعمالها لتحاشي الحوادث بسلام وسلاسة - لماذا لم يفعلوا شيئا؟ أين الاتصالات اللاسلكية الواردة من أي من هذه السلطات؟ أين روايتها الخاصة بها؟ أين هي؟ ماذا قالت أوبا لوكا؟ ماذا قالت ميامي؟ ماذا قالت كي وست؟ أين تحذيراتها لهذه الطائرات؟ أين الإشارة بأنها يجب أن تعود أو يجب أن تهبط أو يجب أن تطير في الأجواء التي لها حق الطيران فيها؟ سعادة السفيرة، ألم تدركي على الإطلاق أن تحليقهم دون تصريح فوق منطقة غير مصرح لهم بالطيران فوقها كان يمكن أن يعرض للخطر حياة أي مواطن من مواطني الولايات المتحدة قد يكون مستخدما نفس هذا المجال الجوي بطريقة مشروعة؟ ألم تدركي على الإطلاق أنه لمدة ساعة وثلاثة أرباع الساعة كان هؤلاء الأشخاص يتجاهلون سلطات الولايات المتحدة التي كانت يقظة والتي حذرت والتي كانت تسجل هذا؟ لماذا يسمح لهم بالطيران مباشرة فوق عاصمة جمهورية كوبا ثم يقال فيما بعد أن المعلومات المحددة جدا تنتهي هنا، وأن الدقائق الأخيرة محيت أو تلاشت، أو أن طرقها التكنولوجية الرفيعة المستوى لم تستطع أن تحدد ما حدث في المراحل الأخيرة من هاتين الرحلتين.

ولكن هذه السلطات كانت تدرك تماما المرحلة الأولية للرحلة، ولما كان كل شيء قد أعد مسبقا، فإنها لم تفعل شيئا على الإطلاق، بل يبدو أنها كانت - وذراعاها معقودتان والرادار مغلق بطبيعة الحال - في انتظار وقوع الحادث وإعلانه لكي تحتل مكان البطولة العظيم مدافعة عن القانون الدولي والطيران المدني والمبادئ الإنسانية وغيرها أمام مجلس الأمن.

لقد أخفت الولايات المتحدة المعلومات، وزورت البيانات وعرقلت التحليل، وفضلا عن كل ذلك استخدمت إجراءات مؤسفة بحق، محاولة بذلك جعل نظر مجلس الأمن في هذا البند من الصعب بقدر المستطاع.

وأمام مجلس الأمن الآن مشروع قرار يؤيد في الفقرة ١ من المنطوق نتائج تقرير الايكاو والقرار الذي اتخذه مجلس الايكاو. وبعبارة أخرى فإن الأعضاء سيؤيدون النتائج التي رفض مجلس الايكاو أن يؤيدها. إنه يطلب من مجلس الأمن أن يوافق على نتائج تقرير وفي الوقت نفسه على قرار الهيئة التي كلفت بدراسته. إن هذه الهيئة رفضت الاقتراح الذي تقدمت به أطراف معينة مرارا وتكرارا لتأييد التقرير، ورفضته بسبب ما يحتويه التقرير من عدد كبير من المتناقضات والتضاربات والفجوات.

وسيطلب إلى المجلس، في الفقرة ٥ من مشروع القرار، أن

"يعيد تأكيد المبدأ الذي يقضي بأن تتخذ كل دولة الإجراءات المناسبة من أجل حظر الاستخدام العمدي لأي طائرة مدنية". (S/1996/596، الفقرة ٥)

وغير ذلك. وصائغ هذا النص هو الولايات المتحدة. ما هي الأهمية الحقيقية لهذا النص إذا قبل مجلس الأمن هذه

الصيغة من دولة من الواضح أنها لم تتخذ أية إجراءات كانت لحظر الاستخدام العمدي لأية طائرة مدنية بطريقة تتنافى مع أهداف اتفاقية شيكاغو؟ ما هي "الإجراءات المناسبة"؟ هل يجب على المجلس أيضا أن يوفر طائرة عسكرية لأشخاص سينتهكون قواعد الطيران المدني؟ هل يجب عليه أن يعين سفراء لمرافقة المخربين؟ هل يجب عليه أن يقبل هذه الأنشطة ويسمح بها ويعززها ويحرض عليها؟ أي سلطة أدبية تخول للولايات المتحدة بالكلام عن شيء تنتهكه بصفة مستمرة يوما بعد آخر؟

وتحث الفقرة ٧

"جميع الدول التي لم تصدق بعد على البروتوكول الذي أضاف المادة ٣ مكررا إلى اتفاقية شيكاغو. على أن تفعل ذلك في أقرب وقت ممكن". (S/1996/596، الفقرة ٧)

هل ستفعل الولايات المتحدة ذلك؟ هل ستضرب المثل؟ هل اتخذت بالفعل خطوات لتصدق على البروتوكول؟ ولما كانت هي وحدها التي صاغت مشروع القرار هذا، فإننا نفترض أن الطرف الذي يحث العالم كله ويطلب منه أن يفعل شيئا، يكون هو نفسه مستعدا أن يفعل نفس الشيء. وهذا ممكن، في أحسن حال. ولكن نهاية الفقرة أضحوكة سقيمة بالفعل:

"وأن تمتثل لجميع أحكام تلك المادة ريثما يبدأ نفاذ البروتوكول". (المرجع نفسه)

هل تطبق الولايات المتحدة حقيقة أحكام المادة ٣ مكررا؟ هل سبق لها على الاطلاق تطبيق أي جزء من هذه المادة؟ هل ستفعل ذلك الآن؟ هل ستغير سياستها؟ هل ستتخذ إجراءات صادقة من أجل حظر الاستخدام العمدي للطائرات المسجلة بصفتها طائرات مدنية من جانب الولايات المتحدة ولكنها مكرسة لانتهاك قواعد الطيران المدني الدولي؟

أود أن أقول الآتي: إنني أعلم أن بعض الوفود الأعضاء في المجلس - وليست كلها لأن بعض الدول الأعضاء هنا لم تصدق على هذه المادة - تعلق أهمية كبيرة على هذه المسألة. وترغب جمهورية كوبا في أن تعرض عليها جميعا إمكانية أن تظهر أنها تمتثل حقا، وليس قولا فقط، للمادة ٣ مكررا. وتقترح جمهورية كوبا، بل وتتخذ بالفعل، الخطوات اللازمة لكي تطلب من مجلس منظمة الطيران المدني الدولي أن يضطلع، في دورته المقبلة، بتحليل المشاكل المتعلقة بإساءة استخدام الطيران المدني في منطقتنا وبالاستخدام غير الجائز للطائرات المسجلة بصفتها طائرات مدنية في الولايات المتحدة، في انتهاك لاتفاقية شيكاغو. ونأمل أن يوافق مجلس الإيكاو على مناقشة هذه المسألة، مما يعني تحليلا للشروط الواجبة للامتثال لأحكام هذه المادة في جزء محدد من العالم.

ونأمل أن تتعاون معنا كل الدول التي تدافع عن المادة ٣ مكررا والتي تريد أن تراها نافذة المفعول، لكي يمكن أن تطبق هذه المادة وأغراضها العادلة تطبيقا صادقا وعمليا، ولا تستخدم لمجرد أن تتمكن دولة لم تصدق عليها ولا تمتثل لها من الاستفادة منها بطريقة فوضوية، مطالبة الدول الأخرى بتقبلها. وأكرر أنه قريبا جدا سيدعى من مجلس الإيكاو، بناء على طلب كوبا، إلى دراسة هذه المسألة الجوهرية، وهي إساءة استخدام الطيران المدني في هذه المنطقة التي توحدنا وتفصل بيننا، وعلى وجه التحديد انتهاكات الطيران المدني الدولي وقواعده. وأود أن أذكر ذكرا عابرا أن هذا لا يعني مجرد انتهاكات سيادة جمهورية كوبا - والتي يمكن أن تكون موضع اهتمام بالنسبة للولايات المتحدة - ولكنه يعني أيضا تهديد سلامة مواطني الأمم المتحدة، وهم أغلبية مستخدمي الممرات الجوية الدولية فوق جمهورية كوبا؛ وطائرات الولايات المتحدة، التي تمثل أغلبية الطائرات التي تطير فوق كوبا؛ والركاب من مواطني الولايات المتحدة، الذين يمثلون أغلبية من يستخدمون شركات الطيران التي تحلق فوق أراضي جمهورية كوبا.

قبل شهر واحد، درس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي هذه المسألة واتخذ القرار الوارد في قراره. وأذكر جيدا اللحظة التي بدأ فيها النظر في هذا الموضوع. سمعت ممثل بلدكم، سيدي الرئيس، ممثل فرنسا لدى منظمة الطيران المدني الدولي يوجه الانتباه إلى حقيقة أن الأمر المعروض على مجلس المنظمة هو قبل كل شيء مسألة هيبة ومصداقية المنظمة بصرف النظر عن القضية المحددة التي ستنظر فيها المنظمة في هذا الوقت. وقام معظم أعضاء المجلس بتكرار هذا الموضوع الذي أثاره أولا ممثل فرنسا. ويؤسفني أن التقارير الحرفية لكل ما قيل هناك غير متوفرة للأعضاء ولم تتخذ أي خطوات لتوفيرها لهم. وبطبيعة الحال، فإن وفدي مستعد تماما لأن

يقدم ما في حوزتنا طبعا من هذه المعلومات إلى كل من يرغب في معرفة الحقيقة كاملة لأحداث مونتريال.

وفي النهاية، في ٢٧ حزيران/يونيه، اعتقد أن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، كما قلت هناك تمكن من الحفاظ على هيبته. تمكن من الحيلولة دون الإضرار بمصداقيته نتيجة لمحاولات التلاعب به التي كان عليه أن يواجهها. وإن من شأن هذا المجلس الآن أن يتصرف ومن شأن أعضائه أن يستجيبوا لصالح مصداقية وهيبة هذا الجهاز.

الرئيس (ترجمة شفوية من الفرنسية): أشكر رئيس المجلس الوطني للسلطة الشعبية لجمهورية كوبا على الكلمات الرقيقة التي وجهها إليّ. المتحدث التالي ممثل كولومبيا. أدعوه إلى أن يشغل مقعدا إلى طاولة المجلس وأن يدلي ببيانه.

السيد غارسيا (كولومبيا) (ترجمة شفوية عن الاسبانية): أود قبل كل شيء أن أعرب عن سروري لرؤيتكم سيدي الرئيس تترأسون هذه الجلسة للمجلس. وإننا نشيد بالطريقة التي تديرون بها الرئاسة لشهر تموز/يوليه.

ويود وفدي أن يشارك في هذه المناقشة للمساعدة على تجنب أي تكرار لحوادث كتلك التي كانت موضوع القرار الذي اتخذه مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، وللأحداث التي أحاطت بها.

نعتقد أن هذه الحوادث والوقائع تتطلب من المجتمع الدولي أن يفكر مليا بالأسباب التي أدت إليها، أو أن يفكر في الأسباب التي قد تؤدي إلى حدوث المزيد من هذه الأحداث، وهذا أوثق صلة بالموضوع، ذلك إذا أردنا أن نتجنب المواقف التي تقتصر على إلقاء التهم، وهي مواقف لا تتفق مع مسؤولية الدول جميعا في أن تتحاشى مثل هذه الحوادث.

ويود وفدي أن يعرب عن تقديره لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي على الجهود التي بذلها للتوصل إلى اتفاق على قرار معتدل أو قرار موزون، وهو أفضل، له هدف بناء هو تعميق الاحساس لدى جميع الدول بالحاجة إلى احترام المبادئ الدولية للطيران المدني.

وفي هذا الصدد، نود أن نشدد على الفقرتين ٢ و ٣ من منطوق قرار مجلس منظمة الطيران المدني الدولي الصادر في ٢٧ حزيران/يونيه ١٩٩٦، إذ توضحان أن هذين المبدأين متلازمان ومترابطان ترابطا لا انفصام فيه. فالمبدأ الذي يقضي بوجوب امتناع الدول عن استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها مهم تماما كالمبدأ الذي يقرر أن على كل دولة أن تتخذ التدابير الملائمة لحظر الاستخدام المتعمد لأي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة لأي غرض يتنافى مع أهداف اتفاقية الطيران المدني الدولي. ومع ذلك، فبالنظر إلى أن المجتمع الدولي يهمه جدا أن يتجنب وقوع حوادث مأساوية أخرى، فإن من الملح غاية الإلحاح، من الزاوية الوقائية والعملية، أن يحترم المبدأ الثاني من هذين المبدأين كي لا تتأثر سيادة الدول بتصرفات تتعارض مع الاتفاقية ومع مبادئ ميثاق الأمم المتحدة.

ويشعر وفدي أن بإمكان مجلس الأمن أن يغتنم فرصة النظر في البند المعروض عليه لكي يكرر بصورة تأكيدية التزام الأمم المتحدة بحرمة سيادة الدول وحق الأفراد في الحياة.

وفيما يتعلق بمشروع القرار قيد النظر يؤسفنا أنه لا يتضمن بعض التعديلات التي اقترحها أعضاء حركة عدم الانحياز الذين هم أعضاء في مجلس الأمن. وكذلك، لا نرى أي تبرير لإبقاء مجلس الأمن هذه المسألة قيد نظره إلى ما لا نهاية. فإذا كان هذا هو القرار فإننا نعتقد أنه ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار العناصر العديدة التي أدت إلى هذه الحوادث دون أي اهمال تمييزي لوقائع سبقت هذه الحوادث أو تلتها.

وأخيرا يود وفدي أن يكرر ضرورة احترام جميع الدول لمبادئ وقواعد اتفاقية شيكاغو وامتثالها لها.

الرئيس (ترجمة شفوية عن الفرنسية): أشكر ممثل كولومبيا على الكلمات الرقيقة التي وجهها إليّ. المتحدث التالي ممثل جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية. أدعوه إلى أن يشغل مقعدا إلى طاولة المجلس وأن يدلي ببيانه.

السيد كيتيخون (جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية) (ترجمة شفوية عن الفرنسية): أود في مستهل كلمتي، كسائر المتحدثين، أن أهنئكم، سيدي الرئيس، على توليكم رئاسة مجلس الأمن لشهر تموز/يوليه. وإني لأعتقد، بما خبرته من

مهاراتكم وخبرتكم الواسعة في الشؤون الدولية، أن عمل المجلس سيكون مثمرا. وأود أيضا أن أهنئ الممثل الدائم لمصر على عمله الممتاز في قيادة أعمال مجلس الأمن خلال الشهر الماضي. ويود وفد لاو أيضا أن يتقدم ببالغ الشكر إلى جميع أعضاء المجلس على قبولهم طلبا للمشاركة في هذه المناقشة الهامة للمسألة المعروضة على المجلس.

في مذكرة من وزارة الخارجية بتاريخ ٢٦ شباط/فبراير ١٩٩٦، أبلغت حكومة كوبا العالم أنه في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦، بين الساعة ١٥/٢١ و ١٥/٢٨، أسقطت طائرتان تابعتان للقوات الجوية الكوبية طائرتين من طراز سيسنا كانتا قد أقلعتا من فلوريدا، وانتهكتا، مرة ثانية، المجال الجوي فوق المياه الاقليمية الكوبية على مسافة تتراوح بين ٨ كيلومترات و ١٢ كيلومترا شمال شاطئ باراكوا، غرب هافانا. وفي المذكرة نفسها، ذكرت حكومة كوبا أيضا أن ثلاث طائرات من نفس الطراز قد انتهكت المجال الجوي والمياه الاقليمية لكوبا في وقت سابق بين الساعة ١٥/١٠ و ٢٧/١١ من نفس اليوم. وطارت طائرة تابعة للقوات الجوية الكوبية نحوها وأرغمتها بوجودها على ترك المنطقة. وطارت الطائرات المشار إليها شمالا. ووفقا لما ذكرته كوبا أيضا، في الساعة ٢١/١٣، توجهت إحدى الطائرات مرة أخرى إلى كوبا، على الرغم من أن مراقبة الحركة الجوية في هافانا حذرتها أنها تتعرض لخطر شديد إذا دخلت في هذه المنطقة. وبالاضافة إلى انتهاكات المجال الجوي والمياه الاقليمية، أشارت كوبا إلى قيام، مجموعات أشخاص من أصل كوبي مقرهم في فلوريدا، بإدخال أسلحة ومفرقعات في إقليمها وإيفاد مغاوير لنشر العنف في مناطق مختلفة من البلد. وباختصار، ارتكبت هذه الانتهاكات في مناسبات عديدة وإن كان قد جرى التنبيه على المسؤولين عنها أن صبر كوبا له حدود، وأنه لن يسمح بهذه الاختراقات بعد ذلك.

ووفقا لما ذكرته السلطات الكوبية، فقد استنفدت بذلك جميع أساليب الاقناع لمنع أفعال من هذا النوع. ولهذا قررت كوبا أن تضع حدا للرحلات التي تمس سيادة كوبا وتعرض حياة المواطنين الكوبيين للخطر.

وقد تابع بلدي، جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، هذا الحادث المؤسف عن كثب. واستمعنا باهتمام إلى الشروح التي قدمتها حكومة كوبا للمجتمع الدولي. ونشعر بأسف عميق للخسائر في الأرواح التي نتجت عن هذا الحادث، ونأمل مخلصين ألا يتكرر هذا أبدا.

والعالم يدرك أن المسألة المعروضة على المجلس اليوم ليست مسألة بسيطة بل هي، على عكس ذلك، مسألة دقيقة ومعقدة بصورة خاصة. ومع ذلك، فإننا مقتنعون اقتناعا راسخا بأنه، مهما كانت الظروف، فإن لكل بلد أو دولة حقا وواجبا مقدسا يتمثل في الدفاع عن استقلاله وسلامته الاقليمية إذا رأى أنهما عرضة للخطر أو الانتهاك. وهذه هي أبسط ممارسة أولية للقانون الدولي. ومع ذلك، ونظرا لوجود عدد كبير أؤكد وجود عدد كبير - من المسائل التقنية لم توضح بعد، في هذه المرحلة، فإننا لا نعتقد أن هناك أسسا لحل جوهر هذه المسألة وهو: معرفة من المسؤول عن هذا الحادث، وكيف وقع ولماذا.

ويرى وفدي أن هذا الحادث المؤسف مجرد انعكاس محزن للعلاقات الصعبة الموجودة منذ أكثر من ثلاثة عقود بين جمهورية كوبا والولايات المتحدة الأمريكية. ويبدو أن البلدين لم يستنفدا بعد جميع الوسائل المتاحة لمحاولة التوصل إلى حل لمشاكلهما. إن انعدام الثقة المتبادلة يغلب على العلاقات بينهما. ولا يستطيع المجتمع الدولي إلا أن يشعر بالقلق الشديد إزاء هذه الحالة التي لا تعود بفائدة على أي من الطرفين بل إنها تعرض للخطر المصالح المشروعة للشعبين كليهما.

وحقيقة الأمر، كما سبق أن قلنا، أن المسألة المعروضة علينا معقدة للغاية، لكننا نعلم أيضا أنها قابلة للحل. فمتى وجدت الارادة السياسية الحقيقية من جانب طرفي النزاع، يمكن بلوغ الهدف المنشود، بالتأكيد.

ومقابل هذه الخلفية، تناشد جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، تمشيا مع سياسة السلم والاستقلال والصداقة والتعاون التي تتبعها مع جميع البلدان، الطرفين - جمهورية كوبا والولايات المتحدة الأمريكية - أن تبديا الحكمة الوفيرة بمحاولة تحسين علاقاتهما الثنائية والتوصل إلى حل لنزاعاتهما بالوسائل السلمية، مما يساهم في حفظ السلم وتعزيز التعاون في هذه المنطقة وفي بقية العالم.

هذا هو الرأي الذي يود وفدي تقديمه إلى المجلس بشأن هذا الحادث المؤسف.

الرئيس (ترجمة شفوية عن الفرنسية): أشكر ممثل جمهورية لاو الديمقراطية الشعبية لكلماته الرقيقة الموجهة إلي.

المتكلم التالي ممثل فييت نام، أدعوه إلى شغل مقعد إلى طاولة المجلس والادلاء ببيانه.

السيد نغو كوانغ شوان (فييت نام) (ترجمة شفوية عن الفرنسية): أود، أولا، أن أهنئ سيادتكم وأن أشكركم على عقد هذه الجلسة التي يرى وفدي انها بالغة الأهمية.

تكلم بالانكليزية

فيما يتعلق بالبند قيد المناقشة، يود وفدي أن يؤكد من جديد إننا، بصفتنا دولة عضوا في الأمم المتحدة، قد أكدنا دائما أهم المبادئ الأساسية لمنظمتنا، وهي احترام الاستقلال الوطني والسيادة الوطنية والسلامة الاقليمية لجميع الدول، كبيرها وصغيرها، وعدم التدخل بجميع أشكاله في شؤونها الداخلية.

وبما أن فييت نام بلد غير منحاز، وصديق حميم لكوبا، فإن بلدنا يساند السياسة الخارجية التي تسير عليها حكومة كوبا، وهي تتفق مع مبادئ احترام السلام، والصداقة، والاستقلال الوطني، والسيادة، والسلامة الإقليمية، وعدم التدخل في الشؤون الداخلية للبلدان الأخرى. وعدم التأثير عليها. وفي هذا الصدد يؤيد وفدنا تأييدا تاما ما يبذله المجتمع الدولي من جهود مستمرة، ومنها جهود الدول غير المنحازة، حفاظا على المبادئ المذكورة أعلاه.

الرئيس (ترجمة شفوية عن الفرنسية): أشكر ممثل فييت نام على الكلمات الرقيقة التي وجهها الي. وأفهم أن المجلس جاهز للمضي قدما في التصويت على مشروع القرار المعروض عليه. وما لم يكن هناك اعتراض فإني سأطرح مشروع القرار للتصويت.

وبما أنه ليس هناك اعتراض، فقد تقرر ذلك.

وأود أولا أن أطلب من أعضاء المجلس الذين يرغبون في الإدلاء ببيانات قبل التصويت أن يدلوا ببياناتهم.

السير جون وستون (المملكة المتحدة) (ترجمة شفوية عن الانكليزية): لا بد من القول بأني وأنا استمع الى ممثل كوبا هذا المساء تصورت أنني استمع الى ما يشبه قصة "أليس في بلاد العجائب"، حيث تختلط الأمور وتغيب الرؤية، وكأننا فعلا في بلاد العجائب أو في بلاد نراها من خلال المرآة. وخطر لي أنه ربما كان من الأفضل أن يقتبس الممثل في أول بيانه من "لويس كارول". ولكن - إن جاز لي أن أعدل في بيت منقول عن شكسبير - يبدو أن المبعوث يحتج كثيرا.

إن مجلس الأمن على وشك التصويت على مشروع قرار يعبر بوضوح عن إدانة المجلس استخدام الأسلحة ضد طائرات مدنية أثناء تحليقها في الجو. ولهذا سيصوت وفدنا مؤيدا مشروع القرار. وتود المملكة المتحدة أن تغتنم هذه الفرصة لتعرب عن مواساتها العميقة لأسر الضحايا الذين قتلوا يوم ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦.

لقد أعرب المجلس في البيان الرئاسي الصادر في ٢٧ شباط/فبراير ١٩٩٦ عن عميق أسفه لقيام سلاح الجو الكوبي بإطلاق النار على طائرتين مدنيتين في ٢٤ شباط/فبراير وطلب الى منظمة الطيران المدني الدولي أن تقوم بالتحقيق في تلك الحادثة وأن تبلغ مجلس الأمن عن نتائج تحقيقها. وتساند المملكة المتحدة بقوة تأييد مشروع القرار لتقرير منظمة الطيران المدني الدولي كما تؤيد القرار ذاته. وأعتقد أن من الانصاف أن نذكر أنفسنا، في سياق المناقشة التي جرت هذا المساء، ببعض ما ورد في ذلك التقرير من نتائج.

فالنتيجة ٣-١٢ تخلص الى أن الطائرة الأولى تم تدميرها بقذيفة جو - جو أطلقتها طائرة كوبية من طراز ميج - ٢٩، والنتيجة ٣ - ١٣ تخلص الى أن الطائرة الثانية تم تدميرها بقذيفة جو - جو أطلقتها طائرة عسكرية كوبية من طراز ميج - ٢٩، والنتيجة ٣ - ١٨ تقول إنه كان أمام كوبا وسائل أخرى غير التعرض للطائرتين، ولكنها لم تستخدمها، والنتيجة ٣-١٩ تقول إنه لم تجر محاولة أثناء عملية التعرض للطائرتين لتوجيههما وجهة أخرى أو لإرغامهما على الهبوط في مطار معين. وتخلص النتيجة ٣-٢٠ الى أن الاجراءات المرعية فيما يتعلق بالمناورة والإشارات التي درج عليها الطيران العسكري في تعرضه لم تتبع. كذلك تخلص النتيجة ٣-٢٢ الى أن القاعدة الواردة في القانون العرفي الدولي التي تنص على أن تمتنع الدول

عن اللجوء الى استخدام السلاح، كما جاءت في المادة ٣ مكررا من اتفاقية شيكاغو، تنطبق بغض النظر عما إذا كانت الطائرة تحلق في المجال الجوي لتلك الدولة.

ولا شك أن كوبا قد انتهكت مبادئ القانون الدولي باستخدامها القوة ضد طائرات مدنية وبعدم اتباعها الاجراءات الدولية المرعية بشأن اعتراض تلك الطائرات. ومشروع القرار هذا يعطي رسالة واضحة، وهي أن هذه الحوادث غير مقبولة لدى المجتمع الدولي.

إن على جميع الدول التزاما بتطبيق أحكام القانون الدولي والمعايير والممارسات الموصى بها في اتفاقية شيكاغو ومرفقاتها وبالتعاون الكامل مع منظمة الطيران المدني الدولي. وتتطلع المملكة المتحدة الى أن تفي جميع الدول بالتزاماتها في هذا الصدد.

وتود المملكة المتحدة أن توجه انتباه المجلس الى الفقرة ٧ من منطوق مشروع القرار الذي بين أيدينا، التي تحث جميع الدول على تصديق البروتوكول الذي يضيف المادة ٣ مكررا الى اتفاقية شيكاغو - إن لم تكن قد فعلت ذلك - بأسرع ما يمكن.

إن القصد من مشروع القرار هذا هو أولا توجيه الانتباه الى استخدام السلاح بصورة غير قانونية في هذه الحادثة. وأظن أن من المهم جدا أن نتذكر ذلك في هذا المساء على ضوء ما يمكن وصفه بسحابة الدفع بعدم العلم الذي كان علينا أن نستمع اليه من قبل، وهو عرض متفنن بشكل مبالغ فيه لفن الإعاقة بالخطب المطولة. وقد استمعت الى ممثل كوبا يقول في جزء من بيانه إن لدى كوبا خبرة طويلة جدا وغنية في هذا الأمر أو ذاك، وأظن أن هذا المجلس أيضا لديه خبرة طويلة جدا في أمور كثيرة من بينها الأساليب المستخدمة في هذه القائمة فيما يتصل بسياسة حكومة كوبا. وأنا شخصيا أتذكر بوضوح شديد أول مرة استمعت فيها الى هذا النوع من الأساليب في أحد أيام الخريف في عام ١٩٦٢ في هذه القاعة ذاتها، وهي تعيد الى الأذهان أسلوب الكذبة الكبرى. وأنا هنا لا أتهم أحدا وإنما أشير الى أن أسلوب الكذبة الكبرى يتم اللجوء اليه عندما يريد المرء أن يزيغ عن الحق، وبدلا من أن يستخدم ما قد يسميه تشرشل شيئا من عدم الدقة في استخدام المصطلح فإنه يلجأ الى استخدام أسلوب الكذبة الكبرى، بمعنى أنه إذا واصل المرء ترديد الكذبة لمدة طويلة وكانت كذبة كبرى فعلا، فقد تكون هناك فرصة بأن يصدق البعض شيئا منها، ولو من باب الملل. لا شيء تغير، وإنما يستمر الحال على نفس المنوال.

ولكن مشروع القرار هذا ينظر أيضا الى المستقبل، ويسعى الى منع تكرار حدوث أعمال مماثلة تعرض للخطر حياة المسافرين على متن الطيران المدني في المستقبل ويأمل وفدي أن تدرك الدول هذه المسألة وتعي التزاماتها وتتخذ كل السبل الممكنة لضمان عدم تكرار الأحداث المأساوية التي وقعت يوم ٢٤ شباط/فبراير.

ومجلس الأمن، إذ يتخذ هذا الإجراء اليوم، إنما يعزز مبادئ القانون الدولي، وبذلك يفي بمسؤولياته إزاء ضمان السلم والأمن الدوليين. وانطلاقا من هذا الاعتبار فإني أوصي زملائي في هذا المجلس بتأييد مشروع القرار، وسأصوت مؤيدا إياه.

السيد ايتل (ألمانيا) (ترجمة شفوية عن الانكليزية): ستصوت ألمانيا مؤيدة مشروع القرار بشأن الرسالة التي قدمتها منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلب المجلس إزاء الحادث الذي وقع في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦ وأدى الى إسقاط السلاح الجوي الكوبي طائرتين مدنيتين غير مسلحتين انطلقتا من أراضي الولايات المتحدة.

إن التصويت على مشروع القرار هذا يأتي بعد أسابيع من المناقشات والمداولات المكثفة. لقد خضعت جميع الجوانب المختلفة للقضية لدراسة دقيقة. وفي هذا السياق، نود أن نشيد بمنظمة الطيران المدني الدولي على حسمها وعلى تقريرها. وأن البند الرئيسي في كفة الميزان هو المبدأ الأساسي الذي ينص على أنه يجب على جميع الدول أن تمتنع عن استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها. واسمحوا لي أن أضيف أنه في ضوء ما أسهب ممثل كوبا في شرحه، يشكل إسقاط الطائرات المدنية غير المسلحة - بغض النظر عن وقوع ذلك، سواء فوق المياه الاقليمية أو فوق أعالي البحار - انتهاكا واضحا للقانون الدولي - إذا لم يكن بصيغته المدونة والمصادق عليها، فإنه عندئذ انتهاك للقانون الدولي العرفي - ويجب عدم التساهل بشأنه.

واسمحوا لي أن أنتهز هذه الفرصة لأعرب عن خالص المواساة لأسر الذين قتلوا في حادث هاتين الطائرتين.

ويحدونا الأمل أن تتوقف الآن المناقشة القانونية، وألا تحدث بعد الآن أية انتهاكات أخرى لهذا المبدأ الأساسي. ونود أن نرى المناقشة التي جرت مؤخرا وقد شحذت ضمائر وأحاسيس المسؤولين، ويحدونا خالص الأمل بأن يظل هذا صحيحا في المستقبل.

السيد تشن هواصن (الصين) (ترجمة شفوية عن الصينية): أن الطيران المدني لا يمس فقط سلامة شعوب جميع البلدان، ولكن يرتبط ارتباطا وثيقا أيضا بسيادة تلك البلدان، التي ينبغي أن تولي الاهتمام الكافي. لذلك، فإن المجلس درس مشروع القرار المعروض علينا في مناسبات عديدة.

ويعرب وفد الصين عن أسفه للاصابات التي وقعت جراء اسقاط الطائرتين المدنيتين. ونحن نرى أن مبادئ القانون الدولي ينبغي تنفيذها بطريقة شاملة ومتوازنة ومنصفة. ولا ينبغي لأي بلد أن يطبق الانتقائية في تنفيذها وفقا لاحتياجاته الخاصة. ولذلك، فإننا نرى أنه ينبغي احترام أحكام القانون الدولي بشأن عدم استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية؛ وللسبب نفسه، ينبغي احترام تلك المبادئ المتعلقة بحرمة المجال الجوي الاقليمي، وينبغي كذلك التقيد بالمبادئ التي تنص على عدم اساءة استخدام الطيران المدني.

وإن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي قد نظر في جميع جوانب هذه المسألة واتخذ قرارا بشأنها. ونعتقد أن هذا القرار قرار متوازن ومنصف، ويمثل الارادة الجماعية لجميع الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي. ولذلك، فإن وفد الصين أكد مرارا وتكرارا أثناء المشاورات على أن المجلس ينبغي أن يستند في اجراءاته إلى هذا القرار وأن يعتمد نفس النهج المنصف والمتوازن. وطبقا لذلك قدمنا تعديلات معقولة على مشروع القرار المعروض علينا.

وللأسف، على الرغم من بعض الجهود التي بذلها مقدم مشروع القرار، فإن التعديلات الرئيسية المقترحة من جانب الأطراف المعنية لم تلق قبولا. وهذا أعطى مشروع القرار الحالي منحى متحيزا. ولذلك، فإن وفد الصين سيمتنع عن التصويت على مشروع القرار المعروض علينا.

السيد ليغويلا (بوتسوانا) (ترجمة شفوية عن الانكليزية): اسمحوا لي أن أستهل بياني بتقديم تعازينا لزملائنا، وفد الولايات المتحدة، على وفاة الطيارين اللذين قضيا في شباط/فبراير.

ونحن اليوم نعالج موضوعا تقنيا بالغ الحساسية والدقة. وكان يتعين علينا أن نفك ونهضم رموز المعلومات من الجداول والرسوم البيانية؛ وليس لدى البعض منا معرفة جيدة بذلك. والطابع الذي يسم تقرير منظمة الطيران المدني الدولي لم يجعل مهمتنا سهلة. فهو يجعل المسألة قيد الاستعراض تخضع لتفسيرات متضاربة، وهي حالة يفاقمها تاريخ المنطقة التي وقعت فيها حادثة ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦. ولذا فإن تعقيباتنا بعد ظهر هذا اليوم هي تجميع للحقائق كما نفهمها من تقرير منظمة الطيران المدني الدولي وتفسيرنا لاتفاقية الطيران المدني الدولي ومرفقاتها.

وإن وفد بلدي عبر عن موقفه بوضوح شديد في بداية هذا العام فيما يتعلق بالأهمية القصوى لقيام الدول بالامتناع عن استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية. ولا يخامرنا أدنى شك في أنه ينبغي أن تقدم للطائرات المدنية أية مساعدة قد تحتاجها لدى عبورها المجال الجوي الوطني لأية دولة دون اعلان أو من خلال نقطة دخول غير معترف بها. وفي السياق الطبيعي لعمليات هذه الطائرات فإنها تكون قد ضلت طريقها بالتأكيد. ويجب عادة أن يتم اعتراضها وتوجيهها إلى مطار للهبوط، حيث يمكن التوصل إلى الحقائق الفعلية لوجودها في المنطقة.

وعلى حد سواء، ينبغي ألا تستخدم الطائرات المدنية أبدا لأغراض لا تتسق مع روح ومقاصد اتفاقية شيكاغو. والطائرات المدنية التي تقلع من بلد التسجيل، وتتجاهل الممرات الجوية التي توجهها إليها أبراج المراقبة وتتوغل عمدا في المجال الجوي لدولة أخرى بهدف إثارة القلاقل المدنية أو الاضطرابات هناك، ينبغي تحذيرها بصورة جدية من القيام بأعمال التحريض هذه. وفي حين ينبغي للدول في الواقع أن تمتنع عن استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية، فإنه ينبغي عدم استفزازها بصورة لا ضرورة لها لاتخاذ اجراءات تتجنب اتخاذها في العادة.

وباختصار، ينبغي ألا تستخدم الطائرات المدنية لاستفزاز الدول تحت أي ظرف من الظروف وينبغي ألا

تسقط الدول هذه الطائرات عند رؤيتها، لأن هذا من شأنه أن يعرض للخطر حياة الركاب والطائرة.

ومشروع القرار المعروض علينا مقبول بصورة عامة لدى وفد بلدي إلى الحد الذي يؤكد فيه مجددا على المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية الطيران المدني الدولي ومرفقاتها. إلا أننا كنا سنكون أكثر سعادة لو أن عبارات الفقرتين ٢ و ٦ من المنطوق صيغت بشكل مختلف. ولقد كانت الحادثة التي وقعت في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦ مدعاة لأشد الأسف فعلا، ونأمل بألا يقع أي حادث مأساوي مماثل في المستقبل.

السيد مانو كويتا (غينيا - بيساو) (ترجمة شفوية عن الفرنسية): لقد درس وفد بلدي بعناية بالغة مداولات مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، المعقودة لدراسة مسألة تدمير طائرتين مدنيتين خاصتين مسجلتين في الولايات المتحدة في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦. وإن الطائرتين اللتين اسقطتا هما ملك لمنظمة أخوة الانقاذ. وإننا نود أن نعرب مرة أخرى عن أسفنا لمقتل الأشخاص الأربعة نتيجة هذا الحادث.

وهذا العمل هو انتهاك للمادة ٣ مكررا من اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي لا يمكن بموجبها تحت أي ظرف أو حجة تبرير استخدام الأسلحة ضد طائرة مدنية أثناء طيرانها.

وتعتقد حكومتي أن احترام قواعد القانون الدولي شرط لا غنى عنه لصون السلم والأمن الدوليين. وفي هذا السياق، نرى أن مشروع القرار المعروض علينا، وخاصة في فقرتيه ٤ و ٥، يرسل رسالة واضحة تستهدف تجنب تكرار مثل هذه الحادثة في المستقبل. وسيؤيد وفدي مشروع القرار.

السيد مارتينيز بلانكو (هندوراس) (ترجمة شفوية عن الإسبانية): تعتقد هندوراس أنه يتعين على جميع الدول المحبة للسلام أن تجعل سلوكها متسقا مع مبادئ وقواعد القانون الدولي العام وقانون المعاهدات والقانون العرفي الدولي. ولهذا السبب نشعر بالأسف إزاء الحادثة المتصلة بإسقاط القوات الجوية الكوبية طائرتين مدنيتين في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦، بما يتنافى بوضوح مع هذه المبادئ والقواعد الدولية.

لقد ذكر هذا المجلس، وهو يعرب عن أسفه إزاء هذه الحادثة، في بيانه الرئاسي الصادر بتاريخ ٢٧ شباط/فبراير الماضي، أنه يجب على الدول أن تمتنع عن استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها، وألا تعرض للخطر حياة الأشخاص الموجودين على متنها وسلامة الطائرات، وأن الدول ملزمة بأن تحترم القانون الدولي وقواعد حقوق الإنسان في جميع الظروف، وأن تحترم على وجه الخصوص المادة ٣ مكررا من الاتفاقية الدولية للطيران المدني.

إن تقرير منظمة الطيران المدني الدولي، التي قامت بالتحقيق في هذه الحادثة بطلب من المجلس، لا يؤكد من جديد على هذه المبادئ فحسب، وإنما يؤكد أيضا أنه وإن كانت كل دولة تمارس سيادتها الإقليمية على مجالها الجوي، فمن واجبها أن تحترم المبدأ المعترف به في القانون الدولي العرفي المتعلق بعدم استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها، وأنه يجب لدى اعتراض طائرات مدنية الاسترشاد بالقواعد الواردة في اتفاقية شيكاغو المؤرخة ٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٤٤ ومرفقاتها.

وفي الوقت ذاته، يذكرنا هذا التقرير بأنه يجب على كل دولة ألا تسمح بالاستعمال المتعمد لأي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة بانتهاك السيادة الإقليمية لدول أخرى، انتهاكا لالتزاماتها الدولية. فالمادة الرابعة من اتفاقية شيكاغو واضحة في النص على أن

"توافق كل دولة متعاقدة على ألا تستخدم الطيران المدني لأي غرض يتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية".

إن وفدي يرى أنه وقع في حادثة ٢٤ شباط/فبراير الماضي عدم امتثال مزدوج للمسؤوليات والالتزامات التي حددتها اتفاقية الطيران المدني الدولي. ونحن نعتقد أنه ينبغي للمجتمع الدولي ألا يسمح باستمرار هذه التصرفات. ولهذا السبب فإن هندوراس، إذ تدين استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية، تود أن توجه نداء إلى الأطراف المعنية بأن تمتثل لالتزاماتها الدولية، وأن تعتمد الإجراءات الكفيلة بمنع ارتكاب هذه الأعمال التي تتنافى مع أهداف الاتفاقية في المستقبل، وأن تصدق المادة ٣ مكررا منها. وبالتالي فإن وفدي يوافق على مضمون مشروع القرار المعروض على المجلس وسيصوت مؤيدا له.

السيد فلوسوفتش (بولندا) (ترجمة شفوية عن الإنكليزية): في ٢٧ شباط/فبراير ١٩٩٦، طلب مجلس الأمن في بيانه الرئاسي إلى منظمة الطيران المدني الدولي أن تحقق في ذلك الحادث المؤسف الذي قامت فيه القوات الجوية الكوبية بإسقاط طائرتين مدنيتين في ٢٤ شباط/ فبراير ١٩٩٦.

وأمامنا قرار مجلس منظمة الطيران المدني الدولي وتقرير الأمين العام لتلك المنظمة. ووفدنا يرحب مع التقدير الكبير بهذين التقريرين. وتؤكد هاتان الوثيقتان إيماننا المتين بأنه يجب على الدول أن تمتنع عن اللجوء إلى استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها. ومع أن هذا المبدأ مدون في المادة ٣ مكررا من اتفاقية شيكاغو، فهو راسخ جيدا في القانون العرفي الدولي. ولكن هل نحن بحاجة بالفعل إلى اقتباس قواعد القانون الدولي لإثبات وجوب عدم إسقاط الطائرات المدنية غير المسلحة؟ إن القرار الذي اتخذه مجلس منظمة الطيران المدني الدولي في ٢٧ حزيران/يونيه ١٩٩٦ يسلم صراحة بأن استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها يتنافى مع أبسط الاعتبارات الإنسانية. واليوم، سندين هذه الأعمال في مشروع قرار مجلس الأمن، على أمل ألا تتكرر مطلقا في المستقبل.

إن مشروع القرار المطروح أمامنا يؤكد من جديد المبدأ القاضي بأن تتخذ كل دولة الإجراءات المناسبة من أجل حظر الاستخدام المتعمد لطائراتها في تحقيق أي غرض يتنافى مع أهداف اتفاقية شيكاغو. ونحن نؤيد هذا المبدأ.

وقبل أن أختتم بياني، اسمحوا لي أن أغتنم هذه الفرصة لأعرب عن عميق مواساة وفدي لأسر ضحايا الحادثة المؤسفة التي وقعت في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦. ويحدونا وطيد الأمل في أن تحول مناقشة اليوم ومشروع القرار الذي ستصوت بولندا تأييدا له، دون وقوع مثل هذه الحوادث مستقبلا.

السيد تشوي (جمهورية كوريا) (ترجمة شفوية عن الإنكليزية): إن موقف حكومتي ثابت وراسخ فيما يتعلق بسلامة الطيران المدني. فنحن على اقتناع بعدم جواز استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية غير المسلحة أثناء طيرانها مهما كانت الظروف. لأن ذلك يعد انتهاكا لقواعد القانون العرفي الدولي الذي ينظم الطيران المدني الدولي كما هو مدون الآن في المادة ٣ مكررا من اتفاقية شيكاغو. واتساقا مع هذا الرأي، انضم وفدي إلى توافق الآراء في المجلس في شهر شباط/فبراير في اعتماد البيان الرئاسي الذي يشجب بقوة إسقاط الطائرتين المدنيتين. وفي الوقت ذاته، يرى وفدي أنه من الأهمية بمكان أن يؤكد مجلس الأمن من جديد على المبدأ الذي يقضي بأن تتخذ جميع الدول الإجراءات اللازمة من أجل حظر إساءة استخدام الطائرات المدنية.

ومشروع القرار المعروض علينا يذود بعبارات واضحة عن مبادئ القانون الدولي المتصلة بسلامة الطيران المدني، والتي تلتزم بها حكومتي التزاما تاما. ويدين مشروع القرار عن حق استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية ويؤكد على التزام كل دولة باتخاذ التدابير لمنع إساءة استخدام أية طائرات مدنية مسجلة في تلك الدولة. ولهذا فإن وفدي سيصوت مؤيدا لمشروع القرار.

وفي الختام، يود وفدي أن يعرب عن عميق تعازيه لأسر ضحايا الحادثة. وفي الحقيقة، فإن أهم ما في الأمر عند هذا المنعطف هو منع تكرار حوادث مماثلة في المستقبل وضمان سلامة الطيران المدني. وتحقيقا لهذه الغاية، يتعين على جميع الدول الامتثال للمبادئ التي يعيد تأكيدها مشروع القرار. وبهذه الروح يؤيد وفدي تأييدا كاملا الفقرة ٧ من مشروع القرار التي تدعو جميع الدول التي لم تصدق بعد على المادة ٣ مكررا من اتفاقية شيكاغو إلى أن تفعل ذلك في أقرب وقت ممكن وأن تمتثل لجميع أحكام تلك المادة ريثما يبدأ نفاذها.

السيد ويبيسونو (اندونيسيا) (ترجمة شفوية عن الانكليزية): في البداية، يود وفد إندونيسيا أن يعرب عن تقديره لمذكرة الأمين العام (S/1996/509) التي تحيل تقرير منظمة الطيران المدني الدولي المعنون "تقرير عن التحقيق بشأن إسقاط الطائرات العسكرية الكوبية طائرتين مدنيتين خاصتين مسجلتين في الولايات المتحدة في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦". وقد صدر التقرير بناء على طلب مجلس الأمن في الفقرة ٣ من البيان الرئاسي الصادر في ٢٧ شباط/فبراير ١٩٩٦، بالتحقيق في الحادث برمته. ودعا البيان أيضا الحكومات المعنية إلى التعاون تعاونا كاملا لإجراء هذا التحقيق. ويود وفد بلدي أيضا أن يشيد بمجلس منظمة الطيران المدني الدولي، باعتباره الهيئة الحكومية الدولية المتخصصة في منظومة الأمم المتحدة المسؤولة عن الطيران المدني، على قراره.

وخلال المناقشات التي عقدت من قبل حول البيان الرئاسي الذي طلب فيه هذا التقرير، أعربت اندونيسيا عن موقفها المتمثل في القلق العميق، وشجبت بقوة إسقاط القوات الجوية الكوبية للطائرتين لأنه يتعارض مع المادة ٣ مكررا من اتفاقية شيكاغو. إلا أن مبادئ المادة ٣ مكررا من اتفاقية شيكاغو يجب أن ينظر إليها بطريقة شاملة، لأنها تتضمن أيضا مبادئ جوهرية أخرى. ولهذا نود أن نذكر بأن المادة ٣ مكررا (د) من اتفاقية شيكاغو تنص، ضمن جملة أمور، على أن

"على كل دولة متعاقدة أن تتخذ التدابير الواجبة لحظر الاستعمال المتعمد لأي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة ... لأي غرض يتنافى وأهداف هذه الاتفاقية".

وهذا المبدأ يجب التقيد به تقيدا صارما، لأننا نرى أن إساءة استخدام الطائرات المدنية أو تقديم معلومات غير صحيحة عنها لأغراض أخرى يعرض للخطر سلامة الطائرات المدنية المشروعة. ووفقا لذلك، فمن الأهمية أن نتعرف على الغرض الحقيقي لرحلتي الطيران اللتين قامت بهما الطائرتان في ٢٤ شباط/ فبراير ١٩٩٦. إن من الأساسي الحفاظ على حرمة الطائرات المدنية. وفي هذا الصدد، يسرنا أن نعلم من السيد فيديريكو بينيا وزير المواصلات بالولايات المتحدة، أن الولايات المتحدة ستتخذ الخطوات المناسبة لإثناء الطيارين المنفيين عن دخول المجال الجوي الكوبي دون إذن مسبق.

ويعتقد وفد بلادي أن كل الدول مسؤولة عن تفادي أي عمل يعوق تطوير الطيران المدني المشروع وتعزيز السلامة الجوية في جميع أنحاء العالم. وفي هذا الصدد، يعتقد وفد بلدي أنه ينبغي لمجلس الأمن أن يتناول سلامة الطيران الدولي بطريقة بناءة. فبدلا من إدانة إجراء اتخذته دولة واحدة، يجب على المجلس أن يؤكد المبادئ التي تكفل ظروفا آمنة للطيران المدني، وتحترم، بل وتشجع، في الوقت نفسه سيادة الدول على أراضيها، بما فيها مجالها الجوي. ويؤمن وفد بلدي إيمانا راسخا بأن السلامة الاقليمية للمجال الجوي لدولة ما يجب احترامها من جانب الدول الأخرى، وأن الانتهاكات المتكررة للمجال الجوي الاقليمي لكوبا من جانب الطائرات المدنية من شأنها أن تكون مصدر قلق بالغ لكوبا.

ويجب الاشارة إلى أن أكثر من ٣٤٠ طائرة مدنية تطير فوق المجال الجوي الكوبي يوميا دون حادث، وأن أكثر من نصفها طائرات تابعة للولايات المتحدة. ولذلك فإن لدى وفد بلدي تحفظات بالنسبة للفقرة ٦ من مشروع القرار لأنها تفتقر إلى الموضوعية في أبسط صورها، حيث أنها تحث كوبا على الالتزام بمبادئ تأخذ بها كوبا دائما. إنه من غير المقبول أن تستعمل الطائرات المدنية المسجلة لأغراض تتنافى واتفاقية الطيران المدني الدولي لدرجة أن تنتهك سيادة دولة ومجالها الجوي. ولهذا فإننا ندعو جميع الدول، دون استثناء، إلى الالتزام التزاما صارما بالمبادئ والقواعد والأحكام والتعليمات المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية كما نصت عليها اتفاقية شيكاغو ومرفقاتها والصكوك الدولية الأخرى.

ويرى وفد إندونيسيا أنه ينبغي الاعراب عن رد فعل المجلس بطريقة شاملة ومتوازنة. ولذلك يجب أن يؤكد مجلس الأمن ضمان قيام جميع الأطراف بالالتزام باتفاقية شيكاغو ومرفقاتها برمتها. ونحن نؤمن إيمانا راسخا بأنه ينبغي أن يطبق القانون الدولي على قدم المساواة على جميع الدول ذات السيادة وألا يخدم تفسيرات طرف واحد. وإذا كان للمجلس أن يؤيد هذا النهج الانتقائي، فسيقوض ذلك مصداقية القانون الدولي. ووفقا لعبارة محكمة العدل الدولية التي وردت في أعمال الاستاذ جورج شوارزنبرغر، فإن أحكام القانون الدولي توجد

"لكي تنظم العلاقات بين المجتمعات المستقلة المتعايشة أو من أجل تحقيق أهداف مشتركة".

إن حادث ٢٤ شباط/فبراير قد جرت المداولات المتعمقة بشأنه في مجلس منظمة الطيران المدني الدولي من ٢٦ إلى ٢٩ حزيران/يونيه ١٩٩٦. وحتى بعد مرور ثلاثة أشهر من التحقيقات، لم يستطع فريق المنظمة الحصول على دليل قاطع يمكنه من تحديد الموقع الدقيق للحادث. وهناك اختلافات بينة في البيانات المقدمة من الأطراف المعنية. وتتطلب بعض الجوانب المزيد من التوضيح. وعلى ضوء الظروف سالفة الذكر، وجد مجلس المنظمة أنه من الصعب أن يؤيد تقرير فريق التحقيق. وفي هذا الصدد، يجب أن نعرب عن تحفظاتنا إزاء الفقرة ١ من مشروع القرار لأن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي نفسه لم يؤيد التقرير. ولذلك فإننا نرى أنه من غير المناسب لمجلس الأمن أن يؤيد التقرير في هذه المرحلة.

وكذلك، فيما يتعلق بالفقرة ٢، فإن قرار مجلس المنظمة لم يعط توصيفا لحادث ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦.

وفضلا عن ذلك، يرى وفد بلدي أنه يمكن تحسين مشروع القرار للوصول إلى نص متوازن. وضمن العناصر الأخرى التي تثير المصاعب لدى وفد بلدي مطالبة طرف واحد بالالتزام بالقرارات ذات الصلة وبأحكام قانون الطيران المدني الدولي، كما يرد في الجزء الثاني من الفقرة ٦. ونرى أنه ينبغي ألا يوجه الطلب إلى طرف واحد. وقد بذلت وفود مختلفة، من بينها مجموعة حركة عدم الانحياز، جهودا لتحسين مشروع القرار. ومع ذلك لا يملك وفد بلدي إلا أن يعرب عن خيبة أمله في أن عددا من التعديلات المقترحة التي استهدفت تحقيق نص منصف ومتوازن لم تدرس على النحو الكافي.

إننا نؤمن إيمانا راسخا بأن مسؤولية مجلس الأمن ومنظمة الطيران المدني الدولي هي منع تكرار حوادث مماثلة في المستقبل. وفي هذا الصدد، من واجب جميع الدول أن تفي بالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو ومرفقاتها برمتها. وفي هذا السياق، فإن الفقرة ٩ من منطوق القرار الذي اتخذه مجلس المنظمة في ٢٧ حزيران/يونيه ١٩٩٦ لها أهمية قصوى لأنها ترجو

"من جميع الدول المتعاقدة إبلاغ مجلس المنظمة في أي وقت بوقوع أي انتهاك للقوات المذكورة آنفا الواردة في اتفاقية الطيران المدني الدولي".

ونعتقد أن منظمة الطيران المدني الدولي، بصفتها الهيئة المختصة، ستقوم بدورها باعتماد التدابير اللازمة لمنع حدوث انتهاكات أخرى للمبادئ والقواعد والمعايير والممارسات التي جرت التوصية بها واعتمادها. ولا بد للمنظمة من الاضطلاع بذلك لكي تحقق تطويرا منظما وآمنا للطيران الدولي، مما يمنع تكرار وقوع الحوادث.

إننا نأسف للافراط في استخدام القوة، مما أدى إلى وقوع خسائر في الأرواح. وفي هذا الصدد يقدم وفد بلدي مواساته إلى أسر الضحايا لخسارتهم. وأملنا وطيد في ألا يتكرر مثل هذا الحادث في المستقبل. ولذلك يود وفد بلدي أن يؤكد موقفه من جديد، وهو أنه لا يوجد مبرر لأية دولة لكي تلجأ إلى استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها، ويجب على كل دولة ألا تعرض للخطر سلامة تلك الطائرات أو حياة الأشخاص على متنها. وفضلا عن ذلك، يجب اتباع كل التدابير المتاحة لمنع وقوع مثل هذا الحادث، بالاضافة إلى الاجراءات الاعتيادية التي ترشد الطائرات إلى الابتعاد عن الخطر.

وكقضية مبدأ، فإن الموقف الاندونيسي يدين استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية، لأن مثل هذا الاستخدام يشكل انتهاكا صريحا لقواعد القانون العرفي الدولي، كما دونت في المادة ٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو وأحكام منظمة الطيران المدني الدولي المتعلقة باعتراض الطائرات المدنية. يجب على جميع الأطراف احترام هذه القواعد، بغض النظر عما إذا كانت الطائرة، أو لم تكن، داخل المجال الجوي الإقليمي لتلك الدولة. وإن مبدأ عدم اللجوء إلى استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية يتجلى فعلا في الفقرة ٦ من مشروع القرار الحالي.

وعلى ضوء هذه الاعتبارات، فإن الوفد الاندونيسي سيصوت مؤيدا مشروع القرار المعروض علينا اليوم.

السيد سومافيا (شيلي) (ترجمة شفوية عن الاسبانية): بعد عملية مشاورات نشطة، عـُرض علينا مشروع القرار هذا، وسنصوت مؤيدين له.

منذ أن عـُرض على المجلس الحادث المؤسف الذي وقع في ٢٤ شباط/فبراير، أقمنا تصرفاتنا على المبادئ الأساسية التالية: أولا، سعينا إلى الإعراب عن حساسيتنا إزاء البعد الإنساني لهذا الحادث، الذي ضاعت نتيجة له أرواح غالية. وثانيا، عملنا من أجل الحفاظ على مبادئ وقواعد القانون الدولي؛ وثالثا، في مجال الإجراءات، أردنا عملية تحقيق واضحة توفر لنا معلومات دقيقة لخلفية ما حدث بالفعل.

فيما يتعلق بالنقطة الأولى، كان موقفنا واضحا منذ اليوم الأول. فإني كممثل لبلد يعلق أهمية خاصة على الجانب الإنساني، لا نملك إلا أن نعرب عن عميق الأسف لفقدان أربعة أشخاص حياتهم نتيجة لاسقاط طائرتين مسجلتين في الولايات المتحدة، في ٢٤ شباط/فبراير الماضي. ومن المستحيل عندنا تبرير هذه الوفيات، ولا يسعنا إلا أن نأمل في أنها ستساعد على تجنب تكرار هذه الحوادث.

وفيما يتعلق بالنقطة الثانية فقد أكدت منذ البداية أساسية الحاجة إلى الامتثال لقواعد القانون الدولي التي

تحكم الطيران المدني، وفي هذا الصدد، فقد أيدنا المبادئ والمعايير المجسدة في اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤، التي تقرر بصورة واضحة صحة المادة ٣ مكرر من تلك الاتفاقية بوصفها من معايير القانون العرفي. وفي ذلك السياق، كان من أهدافنا إعادة تأكيد الحاجة المطلقة إلى احترام ذلك المعيار من جانب جميع الدول لكفالة الاستخدام السليم للطيران المدني وكفالة أمنه.

أما فيما يتعلق بالنقطة الثالثة، فقد وافقنا على أنه ينبغي للمجلس أن يتجاوز شجب الأحداث فيطلب إلى منظمة الطيران المدني الدولي أن تقوم بإجراء تحقيق في القضية وأن تحيل نتائج تحقيقها إلى المجلس.

لقد درسنا هذه المسألة بعناية في التقرير الفني وتوصياته واستنتاجاته وفي قرار منظمة الطيران المدني الدولي المؤرخ ٢٧ حزيران/يونيه، الذي أحال التقرير. وأعربنا عن تقديرنا للجهود التي بذلها الفريق التقني التابع للمنظمة، ومع ذلك فإننا ندرك الصعوبات التي واجهها الفريق في التوصل إلى وثيقة نهائية بسبب القيود الكامنة في طبيعة هذا التحقيق.

وعلى الرغم من كل ذلك، فإننا نقدر القرار الذي اتخذه مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، من حيث أنه يوفر لنا عناصر جوهرية هامة ويعيد تأكيد المبادئ التي نعتبرها أساسية.

ما من أحد يجهل أنه بالإضافة إلى الجوانب الوقائعية للحادث نفسه، يتناول الخلاف الذي انبثق عنه مسألتين مختلفتين: من ناحية، اسقاط طائرتين مدنيتين، ومن ناحية أخرى، استخدام الطيران المدني على نحو لا يتسق مع اتفاقية شيكاغو. فحينما نواجه بمهمة وضع أهمية المسألتين في المنظور الصحيح، يتضح لنا أن الحياة البشرية هي القيمة العليا التي يجب علينا حمايتها، كما يجب علينا أن نحمي سلامة الطيران المدني في هذه الحالة، وذلك بالدفاع عن معايير القانون الدولي المنطبقة وتأكيد هذه المعايير. وبناء على ذلك، فإننا سنشارك بتصويتنا في اعتماد مشروع القرار هذا.

ولكننا في الوقت نفسه، نأمل بأن يدفعنا كلنا هذا الحادث إلى التفكير في الأمر، كيما يصبح بإمكان كل منا في المستقبل أن يساعد على تجنب مثل هذه الحالات. ويأمل وفدي في أن تتخذ الدول التدابير الإضافية المناسبة لمنع الاستخدام غير الصحيح للطيران المدني، وهو ما تؤكده مرة أخرى الفقرة ٥ من مشروع القرار.

ومن المهم أيضا بالنسبة لنا القرار الذي اتخذه مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بشأن انتشار آلية لتقديم معلومات مسبقة في حالة وقوع أعمال منافية لأحكام المادة ٣ مكرر، ولإبلاغ منظمة الطيران المدني الدولي. ونأمل أيضا في أن الدراسة التي اضطلعت بها المنظمة حول الجوانب الأمنية المتعلقة بالمعايير والممارسات الموصى بها والقواعد الأخرى المتعلقة باعتراض الطائرات المدنية ستساعد في منع وقوع حوادث مأساوية من هذا النوع في المستقبل.

ونختم كلمتنا بشعور بالأسى العميق لوقوع حادث نشجبه، حادث تود شيلي لو كان لم يقع، على أن شعورنا مقرون بالأمل القوي في ألا يضطر المجلس إلى معالجة مثل هذه القضية مرة أخرى، وبالتضامن مع أسر الضحايا.

السيد فيرارين (ايطاليا) (ترجمة شفوية عن الانكليزية): في البيان الرئاسي الصادر في ٢٧ شباط/فبراير الماضي، شجب مجلس الأمن بقوة قيام القوة الجوية الكوبية باسقاط طائرتين مدنيتين، الأمر الذي حدث قبل ذلك التاريخ بثلاثة أيام، وأودى بحياة أربعة أشخاص.

وفي المناسبة نفسها، طلب المجلس إلى منظمة الطيران المدني الدولي أن تحقق في الحادث وأن تبلغ نتائج تحقيقها إلى المجلس. وقد أكد تقرير المنظمة الوقائع الأساسية وهي أن طائرتين مدنيتين غير مسلحتين قد دمرتا، في حين:

> "كانت هناك سبل أخرى متوفرة لكوبا غير الاعتراض، مثل الاتصال اللاسلكي، ولكنها لم تُستخدم". (S/1996/509، المرفق، التذييل باء، الفقرة ٣-١٨)

وإن موقف الحكومة الإيطالية يتجلى تماما في البيان الصادر عن وزراء خارجية الاتحاد الأوروبي في ٢٦ شباط/فبراير:

> "بصرف النظر عن ظروف الحادث، لا يمكن التماس أي عذر لعدم احترام القانون الدولي ومعايير حقوق الإنسان". (S/1996/145، المرفق)

وإن حكومة إيطاليا أيضا لتشعر بعميق الأسف لفقدان الأرواح نتيجة لهذا الحادث المفجع.

لذلك، يؤيد وفدي كل التأييد إعادة تأكيد المبدأ القائل بوجوب امتناع الدول عن استخدام الأسلحة ضد طائرات مدنية أثناء طيرانها، وهو وارد أيضا في القرار الذي اتخذته منظمة الطيران المدني الدولي وإحالته إلى مجلس الأمن مع التقرير. فإن مثل هذا الاستخدام يشكل في الحقيقة انتهاكا لقواعد القانون العرفي الدولي، بصرف النظر عما إذا كانت الطائرة، أو لم تكن، داخل المجال الجوي الإقليمي لتلك الدولة، وبصرف النظر كذلك عما إذا كانت تلك الدول، أو لم تكن، قد صدقت على البروتوكول الذي يقدم المادة ٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي.

ومن جهة أخرى، نرى أيضا أن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي كان على صواب عند تأكيده للمبدأ الذي يقضي بأن تتخذ كل دولة متعاقدة الاجراءات المناسبة من أجل حظر الاستخدام العمدي لأية طائرة مدنية في أي غرض يتنافى مع أهداف الاتفاقية. ومشروع القرار المعروض على المجلس يتضمن إشارة هامة الى هذا المبدأ.

والواقع أن نص مشروع القرار الذي يستند بدرجة كبيرة الى القرار الذي اتخذه مجلس منظمة الطيران المدني الدولي ينطوي على إشارات محددة الى جميع المبادئ التي تحكم الطيران المدني والمتصلة بالمسألة قيد النظر، مع ملاحظة في فقرته الحاسمة أن إسقاط القوات الجوية الكوبية غير المشروع لطائرتين مدنيتين يشكل انتهاكا لأبسط هذه المبادئ.

ولهذه الأسباب، ستصوت إيطاليا لصالح مشروع القرار المعروض على المجلس.

السيد العربي (مصر): يود وفد مصر قبل التصويت على مشروع القرار إبداء الملاحظات الآتية:

أولا - إن القضية الرئيسية محل البحث اليوم هي، في نظر وفد مصر، قضية قانونية، وإن كانت، بالطبع، لها أبعاد سياسية هامة. إذ أنها تتعلق بضرورة كفالة احترام قواعد القانون الدولي، طبقا لاتفاقية شيكاغو للطيران المدني لعام ١٩٤٤ والبروتوكولات الملحقة بها، وبصفة خاصة بروتوكول عام ١٩٨٤ الذي أضاف نص المادة ٣ مكرر، وهي المادة التي قننت القاعدة القانونية العرفية التي تقضي بضرورة التزام الدول بالامتناع عن اللجوء الى استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها.

إن نص هذه المادة، وقد شاركت شخصيا في صياغته، هو نص يتسم بشموله ولا يسمح بأي استثناء أيا كانت الدوافع. إن المادة ٣ مكرر تؤكد في نفس الوقت على أحقية الدول في حماية سيادتها وفي ممارسة هذه السيادة بالزام أي طائرة تحلق فوق إقليمها دون سند قانوني بالهبوط في مطاراتها باستخدام الاجراءات المتفق عليها في منظمة الطيران المدني الدولي، ولكن دون تعريض حياة الأشخاص الموجودين على متن هذه الطائرات للخطر.

إننا نعيش اليوم في عالم يجب أن يحكمه القانون وأية مخالفة لأحكام القانون الدولي تمس جميع الدول. وعلينا، في مجلس الأمن، أن نتضامن للتصدي لأية مخالفة بكل قوة وبكل وضوح.

ثانيا، إن تأييد مجلس الأمن للنتائج الواردة بالتقرير - على الرغم من أن بعضها تشوبه تناقضات في بعض المواضع - وتأييد المجلس للقرار الصادر عن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بتوافق الآراء، يهدف بصفة أساسية الى توفير الدعم والحماية الكاملين لأحكام القانون الدولي ذات الصلة، وكذلك للاجراءات المتعارف عليها دوليا لاعتراض الطائرات التي تخترق المجال الجوي لأي دولة بغض النظر عما إذا كانت هذه الدولة قد صدقت على البروتوكول من عدمه.

إن مصر قد صدقت بالفعل على المادة ٣ مكرر ومصر تحث كافة الدول التي لم تصدق بعد على البروتوكول أن تفعل ذلك في أقرب وقت ممكن. وإلى أن يتم ذلك يجب أن تمتثل جميع الدول لأحكام هذا البروتوكول.

ثالثا - إن وفد مصر يرى أهمية بالغة في التأكيد على ضرورة اتخاذ جميع الدول - دون أي استثناء أو تخصيص أو تحديد - للاجراءات المطلوبة من أجل حظر استخدام أي طائرة مدنية مسجلة فيها، أو تشغيلها في تحقيق أي غرض - وبصفة خاصة الأغراض السياسية - الأمر الذي يتنافى مع أهداف اتفاقية شيكاغو والبروتوكولات الملحقة بها.

أخذا في الاعتبار الملاحظات التي أبديتها أعلاه فسوف يصوت وفد مصر لصالح مشروع القرار المطروح على المجلس.

السيد غورليك (الاتحاد الروسي) (ترجمة شفوية عن الروسية) : ينظر مجلس الأمن اليوم في مسألة بالغة الأهمية لها عدة جوانب مترابطة بصورة وثيقة. وقد أصبح كثير منها موضع اهتمام بالغ من المجتمع الدولي، في الآونة الأخيرة.

إننا نواجه مشكلة هي كيف نكفل في الممارسة التقيد بمبادئ الانسانية والأمن الوطني وسيادة الدولة في تشغيل الطائرات المدنية وتحقيق التكامل بين هذه المبادئ على نحو سليم. إن تحقيق توازن أمثل بين هذه المبادئ مهمة معقدة للغاية، ولكن لا يمكن إرجاؤها.

ونتيجة لجهود طويلة ومضنية، وضع المجتمع الدولي إطارا قانونيا دوليا للتصدي لهذه المجموعة من المسائل. ونعرف أن هذه الجهود مقننة في المادة ٣ مكرر من اتفاقية القانون المدني الدولي. ولكن، للأسف، لم تصدق جميع الدول على هذه المادة بعد.

وإذا ننظر الى مسائل محددة، يسعى مجلس الأمن الى معالجة الظروف المحيطة بالأحداث المفجعة التي وقعت في ٢٤ شباط/فبراير من هذا العام، وترتبت عليها خسائر في الأرواح. ونود أن نؤكد مرة ثانية أننا نشعر بأسف عميق لهذه الخسائر في الأرواح ونقدم تعازينا للأسر المنكوبة.

إن أهم درس مستفاد في هذا الصدد هو أنه يجب على جميع الدول دون استثناء أن تمتثل امتثالا كاملا لمتطلبات المادة ٣ مكرر بحذافيرها. وهذا هو تماما ما نعتبره الأساس عند النظر في مأساة ٢٤ شباط/فبراير، سواء في مجلس الأمن أو في منظمة الطيران المدني الدولي. أما بالنسبة لنتائج عمل منظمة الطيران المدني الدولي، فإننا في موقف يسمح لنا بأن نقول إن هذه الهيئة ذات السلطة الأساسية في مجال الطيران المدني قد اختارت الأخذ بنهج بناء على أساس تحليل الخبراء لهذا الحادث - وركزت اهتمامها أساسا على تلافي وقوع أحداث مماثلة في المستقبل.

إن مشروع القرار المعروض على مجلس الأمن يعيد تأكيد النتيجة التي توصل إليها مجلس منظمة الطيران المدني الدولي ومؤداها أن على الدول أن تمتنع عن استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها وإلا تعرض للخطر، عند اعتراض الطائرات المدنية، حياة الأشخاص الموجودين على متنها. وهذا التأكيد المجدد له أهمية بالغة.

إن مشروع القرار يدين استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها باعتباره متعارضا مع الاعتبارات الإنسانية وقواعد القانون المدني العرفي، والمعايير والممارسات الموصى بها. وإننا على اقتناع بأن هذا ينطبق على جميع الدول.

غير أن مجلس الأمن يتحمل في ذلك مسؤولية كبيرة من حيث التدابير الفعالة، المناسبة التوقيت التي تكفل الامتثال للقانون الدولي، مما يشمل عدم السماح بانتهاك سيادة الدول الأعضاء ومعايير وقواعد الطيران المدني الدولي.

وللأسف فإن مشروع القرار المعروض علينا، على الرغم من التحسينات الحقيقية التي ادخلت على النص الأصلي - ونلاحظ بشعور من الارتياح الجهود التي بذلها وفد الولايات المتحدة تحقيقا لهذه الغاية - لا يزال يحيد عن التوجه العام الذي يتلاءم مع مصالح جميع أعضاء المجتمع الدولي. ما زال النص غير متوازن من الوجهتين السياسية والقانونية الدولية. ومن الواضح أنه لا يحقق التوازن بين مبدأين أساسيين هما عدم استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية وعدم استخدام مثل هذه الطائرات لأغراض غير مشروعة. وهذا من وجهة نظرنا يضع سابقة مؤسفة للمستقبل. ينبغي أن يمتثل الجميع للقانون الدولي من جميع جوانبه. ومن المهم لدى الإصرار على الامتثال الكامل لأحد مبادئه، المنصوص عليه في المادة ٣ مكررا من اتفاقية شيكاغو، أن نضمن الامتثال الكامل للمبدأ الآخر الذي لا يقل أهمية الوارد في المادة ذاتها.

إن الحاصل هو أن مشروع القرار يتجاوز الأسباب الرئيسية التي أدت إلى ذلك ويؤكد تأكيدا رئيسيا على النتائج. بيد أنه من المعروف أن طبيعة ذلك النوع من الرحلات التي يقوم بها "أخوة الإنقاذ" وكذلك الأهداف التي يرمون إليها، لا تتفق مع أهداف استخدام الطيران المدني في اتفاقية شيكاغو. لكن من الواجب بالنسبة

لمجلس الأمن أن يشجع، عن طريق قراره الآمر، اعتماد تدابير مؤاتية وشاملة للحيلولة دون وقوع مثل هذه المآسي في المستقبل.

وبالنسبة لعدد من المسائل الفنية المتعلقة بالتحقيق في الحادث، تجاوز مجلس الأمن في واقع الحال وجهات نظر مجلس منظمة الطيران المدني الدولي. كذلك فإننا لا نشعر بالرضى لأن مشروع القرار يبرز تقرير الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي، فوق قرار مجلس منظمة الطيران المدني الدولي. ونحن نرى أن التقرير هو أساسا وثيقة فنية صادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي، لكنها لم تلق تقييما قاطعا عندما نظر فيها. وقرار مجلس منظمة الطيران المدني الدولي يعرب عن الموقف السياسي للدول الأعضاء في تلك المنظمة.

وفي رأينا، أن مشروع القرار هذا قد جاء دون مستوى قرار مجلس منظمة الطيران المدني الدولي من حيث توازن صياغاته. نحن لا نرى أن مجلس الأمن ينبغي أن يتكفل بإعطاء تكييف قانوني للأحداث المأساوية التي وقعت في ٢٤ شباط/فبراير، دون المراعاة الواجبة لوجهات نظر وكالة متخصصة مختصة بهذه المسائل.

وبعبارة أخرى فإننا نأسف لأنه قد تم التضحية بالدقة والإحكام في مشروع القرار من أجل الضغط لإصدار قرار. وللأسف فإنه لم يتم الاستجابة للنداءات المتكررة للوفد الروسي ووفود أخرى بمواصلة العمل البناء من أجل التوصل إلى نص يحظى بالموافقة ويعبر تعبيرا كاملا عن جميع جوانب هذه المشكلة المتعددة الجوانب.

ونحن مقتنعون بأنه كانت هناك فرصة حقيقية للتوصل إلى نص مقبول عموما - ومن ثم يشكل تفسيرا صحيحا لمثل هذه الحوادث في المستقبل - وقد حاول وفدنا حتى اللحظة الأخيرة أن يعمل تحقيقا لتلك الغاية. وليس الذنب ذنبنا في أن هذا لم ينجح.

وفي ضوء هذه الاعتبارات، فإن الوفد الروسي لا يمكنه أن يؤيد مشروع القرار بصياغته الحالية وسيمتنع عن التصويت.

الرئيس (ترجمة شفوية عن الفرنسية): أطرح للتصويت الآن مشروع القرار الوارد في الوثيقة S/1996/596.

أجري التصويت برفع الأيدي.

المؤيدون: الاتحاد الروسي، ألمانيا، اندونيسيا، ايطاليا، بوتسوانا، بولندا، جمهورية كوريا، شيلي، الصين، غينيا - بيساو، فرنسا، مصر، المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، هندوراس، الولايات المتحدة الأمريكية.

المعارضون: لا أحد.

الممتنعون: الاتحاد الروسي، الصين.

الرئيس (ترجمة شفوية عن الفرنسية): نتيجة التصويت كما يلي: هناك ١٣ صوتا مؤيدا مقابل لا شيء مع امتناع عضوين عن التصويت. وبهذا يكون مشروع القرار قد اعتمد بوصفه القرار ١٠٦٧ (١٩٩٦).

والآن سأدلي ببيان بصفتي ممثلا لفرنسا.

إن أحداث ٢٤ شباط/فبراير - إسقاط السلاح الجوي الكوبي لطائرتين مدنيتين مما أدى إلى مقتل أربعة أشخاص - أدت إلى رد فعل عاطفي قوي في صورة بيان رئاسي أصدره مجلس الأمن في ٢٧ شباط/فبراير.

ولكن بغض النظر عن هذه العواطف برز أمران: فقد كان لا بد من تحديد الوقائع والتذكير بالقواعد، حيث أن احترامها ينبغي أن يضمن عدم تكرار وقوع هذا النوع من المأساة.

ولقد ساعدت منظمة الطيران المدني الدولي على الوفاء بهذين الهدفين. والتقرير عن التحقيق الذي وضعه الأمين العام لتلك المنظمة يصف تطور هذه الأحداث التي أدت إلى أحداث ٢٤ شباط/فبراير. وهنا تبرز نقطتان بوضوح شديد. النقطة الأولى هي أن هذه الأحداث وقعت في سياق من التوتر ناشئ عن الانتهاكات المتكررة للمجال الجوي الكوبي في الأشهر السابقة. والنقطة الثانية أن أسلحة قد استخدمت عمدا ضد طائرتين مدنيتين غير مسلحتين دون اللجوء المسبق إلى الإجراءات التي من شأنها أن تجعل من الممكن تحويل مسار هاتين الطائرتين وتجنب تلك النتيجة المأساوية.

والقرار الذي اتخذه مجلس منظمة الطيران المدني الدولي يذكر بالقواعد الممكن تطبيقها على هذه الحالة. وهي تلك القواعد المدونة في البروتوكول الذي يضيف المادة ٣ مكررا لاتفاقية الطيران المدني الدولي. وترسي هذه المادة المبدأ الأساسي لعدم اللجوء إلى استخدام أسلحة ضد طائرات مدنية أثناء طيرانها وهو يضع أيضا بضعة مبادئ ترمي إلى حماية الدول من آثار استخدام الطائرات المدنية لأهداف تتنافى مع أهداف الاتفاقية. ومجلس منظمة الطيران المدني الدولي محق في التذكير بهذه القواعد وفي مناداته بالتصديق على البروتوكول الذي يضيف المادة ٣ مكررا.

والقرار الذي اتخذه المجلس اليوم، والذي أيده وفدي، يتسق اتساقا تاما مع أهداف عمل منظمة الطيران المدني الدولي "الإيكاو". وهو يحيط علما بحقيقة لا ينازعها أحد: وهي أن إسقاط الطائرتين المدنيتين يوم ٢٤ شباط/فبراير يشكل انتهاكا لمبدأ عدم استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها. وهو يذكر كذلك بوضوح بالمبدأ الذي يقضي بأن لكل دولة السيادة الخالصة على المجال الجوي فوق إقليمها، وبالمبدأ القائل بأن لكل دولة متعاقدة أن تتخذ التدابير اللازمة لمنع استخدام أي طائرة مدنية مسجلة فيها في أهداف تتنافى مع اتفاقية شيكاغو. وعلاوة على ذلك يعلق الوفد الفرنسي أهمية كبيرة على حث القرار جميع الدول التي لم تصدق بعد على البروتوكول الذي أضاف المادة ٣ مكررا على أن تفعل ذلك وأن تطبقه ريثما يبدأ نفاذه.

لذلك فإن القرار الذي اتخذه مجلس الأمن يشكل اسهاما أساسيا في تعزيز ودعم القانون الدولي الأمر الذي نأمل أنه سيحول دون تكرار وقوع أحداث كتلك التي شاهدناها في شباط/فبراير الماضي.

والآن أستأنف عملي بوصفي رئيسا لمجلس الأمن.

السيدة ألبرايت (ترجمة شفوية عن الانكليزية): أود أن أتقدم بالشكر إلى أعضاء مجلس الأمن على هذا الدعم الساحق وعلى التعازي التي تم الإعراب عنها بصدد موت الطيارين. ولكن أجد لزاما عليّ أن أدلي ببيان مختصر في معرض حق الرد.

لقد قدم إلينا ممثل كوبا كلاما كثيرا هذا المساء، ولكنه - رغم إطنابه - لم يأت بجديد. فلم نسمع منه شيئا يغير من واقع الأمر، وهو أن منظمة الطيران المدني الدولي قد خلصت إلى أن كوبا قد أسقطت طائرتين في المياه الدولية. ولم نسمع شيئا يغير من واقع الأمر وهو أن منظمة الطيران المدني الدولي قد خلصت إلى أن هاتين الطائرتين مدنيتان. وإذا كان ممثل كوبا مصرا على التشكيك في هذا الواقع فربما كان من الأفضل أن يسأل قائدي الطائرتين الميج الكوبيتين اللتين حددتا هوية الطائرتين المنكوبتين بأنهما طائرتان مدنيتان وذلك قبل تفجيرهما في الجو. ولم نسمع شيئا يغير من واقع الأمر، وهو أن منظمة الطيران المدني الدولي قد خلصت إلى أن كوبا انتهكت كل قواعد الطيران المدني حين أطلقت النار على الطائرتين قبل أن تسأل أي سؤال، ولم نسمع شيئا يغير من واقع الأمر وهو أن مجلس الأمن قد اعتمد ما خلصت إليه منظمة الطيران المدني الدولي في تقريرها ومن ثم فهو يرفض مزاعم كوبا رفضا قاطعا.

وأهم من ذلك أنني جلست هنا أستمع إلى ممثل كوبا لما يزيد عن ساعة ونصف الساعة وأنني رغم طول بيانه لم أسمع منه كلمة تعبر عن أسف حكومة كوبا لمقتل الرجال الأربعة الذين فقدوا أرواحهم في الحادث، ولم أسمع أي تعبير عن المواساة لأسر الضحايا، ولم أسمع ما يشير إلى استعداد الحكومة الكوبية لتحمل المسؤولية عن عمل أدانه هذا المجلس باعتباره خرقا للقانون الدولي.

وأخيرا، فقد استمعت باهتمام إلى ممثل كوبا وهو يستخدم عبارة "الحكم أولا - والحيثيات فيما بعد". ومع ذلك فلا زلت في حيرة مما يقصده بذلك، إذ أن هذا المجلس طلب إلى منظمة الطيران المدني الدولي أن تجري تحقيقا دقيقا وأن تصدر حكمها النهائي بعد فحص موضوعي للأحداث التي وقعت في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦. ولكن لا مفر من القول، بكل آسف، إن "الحكم أولا - والحيثيات فيما بعد" هو عين ما حدث. ذلك أن ما حدث بالتأكيد يوم ٢٤ شباط/فبراير، قبل خمسة أشهر، هو أن الحكومة الكوبية قامت، بدون أي تحقيق، وبدون أي إنذار، وبدون أي اعتبار للقانون أو اللياقة، بالحكم على أربعة من مواطنينا بالإعدام فوق المياه الدولية. وبعد مضي خمسة أشهر صدر الحكم: فقد أعلن هذا المجلس أن كوبا مذنبة فيما يتعلق بالتهم الموجهة إليها - مذنبة بانتهاك القانون الدولي. وقد حان الوقت لأن تقبل كوبا بهذا الحكم.

الرئيس (ترجمة شفوية عن الفرنسية): طلب ممثل كوبا التحدث، وأدعوه إلى تناول كلمته.

السيد ألاركون دي كيسادا (كوبا) (ترجمة شفوية عن الإسبانية): لا أريد أن آخذ من وقت المجلس أكثر مما ينبغي. لقد سمعنا نفس الكلمات من البيت الأبيض يوم ٢٠ حزيران/يونيه، حتى قبل صدور تقرير فريق التحقيق. ولم نكن بحاجة إلى جلسة لمجلس الأمن من أجل هذا. لقد كانت أمام الجلسة فرصة، حتى أمس، لاتخاذ قرار يتفق مع ما قاله في شباط/فبراير. وقد أشار أحد الممثلين مؤخرا إلى أن تسعة من أعضاء المجلس تقدموا بأفكار كانت تتفق تماما مع ما خلص إليه مجلس منظمة الطيران المدني الدولي.

لقد أصر أحد الوفود، قبل وقت طويل من انعقاد المجلس والمنظمة، على تكرار أكاذيبه وتشويه الحقائق دون الرد على أسئلة محددة: أين الشهود؟ وأين التسجيلات؟ هل هي التسجيلات التي وزعت في شباط/فبراير أم التسجيلات المشوهة التي أعطيت لمنظمة الطيران المدني الدولي في أيار/مايو؟ أين الحقيقة يا صديقي العزيز؟ ولماذا يا حراس الحقيقة تبذلون هذا الجهد الكبير في إخفائها؟ ثم يبدي البعض دهشته حين اقتبسنا من العمل العظيم الذي ألفه لويس كارول.

لقد خصصت منظمة الطيران المدني الدولي، وهي الوكالة المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، أربع جلسات طويلة ويومين من العمل للنظر في التقرير الذي أعده خبراء الطيران المدني، ولم تفعل ما فعله أعضاء المجلس في ساعتين، تحت الضغوط والتهديدات. وأظن أن معظمهم بحاجة إلى راحة طويلة.

الرئيس (ترجمة شفوية عن الفرنسية): لا يوجد مزيد من المتحدثين. وبهذا ينهي مجلس الأمن هذه المرحلة من نظره في بند جدول الأعمال.

رفعت الجلسة الساعة ١٨/٣٥